

ØKONOMI

Anlægsøkonomi:

Der er udarbejdet et skøn over anlægsøkonomien for letbanen. Overslaget omfatter etablering af det nye letbanenet inkl. elektrificering i byområderne, ændring af vejarealer mm.

Etablering af de 12 km letbane i **etape 1 vil koste i alt omkring 715 mio. kr.** Dette omfatter også to store broanlæg, så letbanen kan passere den nye Djurslandsmotorvej og Søftenvejen ude af niveau.

Etablering af de **øvrige etaper af letbanen skønnes at koste i alt omkring 1,5 mia. kr.** Der skal også bygges nye depoter og værksteder. Denne udgift forudsættes finansieret via driften, og er derfor indregnet i driftsøkonomien.

Der skal bruges i alt 20 togsæt i etape 1. Heraf kommer de 12 fra betjeningen af de to nuværende nærbaner. Til det samlede letbanenet skal bruges ca. 50 togsæt til en pris på i alt ca. 1 mia. kr. Anskaffelse af materiel forudsættes også finansieret over driften – ligesom tilfældet er for busserne i dag. Omkostningerne indgår derfor i driftsøkonomien.

“Det er ikke overvejende en kommunal og heller ikke en regional opgave at finansiere letbanen. Det er derimod primært statens opgave.”

Johannes Flensted-Jensen, amtsborgmester

Driftsøkonomi:

Der er foretaget en overslagsmæssig beregning af driftsøkonomien for den samlede kollektive trafik i Århus ud fra den forudsætning, at letbanens etape 1 er etableret i 2015. Beregningerne omfatter de forventede billetindtægter, de forventede nye driftsudgifter til letbanen og de forventede færre driftsudgifter til den omlagte bustrafik.

Resultatet af beregningen er, at billetindtægterne bliver 29 mio. kr. større, end hvis busdriften fortsætter. Samtidig vil driftsudgiften stige med 26 mio. kr.

Nettotilskuddet til driften af den kollektive trafik i Århus-området bliver således stort set det samme, om man anlægger letbanens etape 1, eller om man fortsætter med busdriften.

Tilsvarende er der foretaget en overslagsmæssig beregning af driftsøkonomien for den samlede kollektive trafik i Århus ud fra den forudsætning, at alle letbanens etaper er etableret i 2025. Billetindtægten vil da stige med ca. 100 mio. kr., mens driftsudgifterne stiger med 86 mio. kr. i forhold til en situation uden letbane. **Det samlede net vil således bevirke et fald i tilskudsbehovet på ca. 14 mio. kr. årligt i forhold til at fortsætte alene med busser.**

Århus Kommune
www.aarhuskommune.dk/letbaner
Tlf. 8940 1040

Århus Amt
www.aaa.dk
Tlf. 8944 6914



Letbaner i Århus-området

“En letbane vil skabe sammenhæng i den kollektive trafik – ikke bare i Århus men i hele Århus Amt.”

Johannes Flensted-Jensen, amtsborgmester



Århus Kommune

Århus Amt



HVAD ER EN LETBANE?

Begrebet letbane dækker over et bredt spekter fra de traditionelle sporvogne til lette lokaltog. De togsæt, der bygges i dag, har en helt anden komfort og et langt lavere støjniveau end de gamle sporvogne. De nye systemer kører i egen tracé på de fleste strækninger og blandes kun med den almindelige trafik i de helt centrale bydele. Letbanetog kan også køre på det almindelige jernbaneanet som f.eks. på Grenaabanens spor.

Letbanerne er for det meste eldrevne, men nogle steder bruges tog, der både kan køre på el og på diesel eller gas. Disse letbanetog kan således køre på el i byen og på diesel i oplandet.

Udviklingen af sådanne nye letbanetog betyder, at det nu er en realistisk mulighed, at et letbaneanet i Århus by kan integreres med de eksisterende nærbaner til Odder og Grenaa.

“Letbanen bliver et meget attraktivt alternativ til bilen. Den er hurtig og komfortabel.”

Peter Thyssen, rådmænd

“Letbanen er fantastisk visionært tænkt, fordi den vil forhindre Århus i at sande til i biler.”

Johannes Flensted-Jensen, amtsborgmester



Eldrift i byen. (billede fra Kassel, Tyskland)



Dieseldrift på jernbanestrækninger



Moderne letbane i Strassbourg

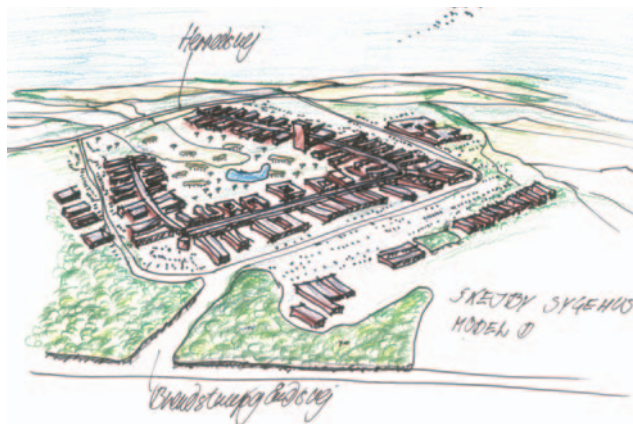
UDFORDRINGEN

I hvert af de kommende år forventes væksten i Århus-området at stige med omkring 1000 nye borgere og lige så mange nye arbejdspladser. Det bevirker en stadigt stigende belastning af hele trafiksystemet. Allerede nu er store dele af vejsystemet overbelastet i myldretiden.

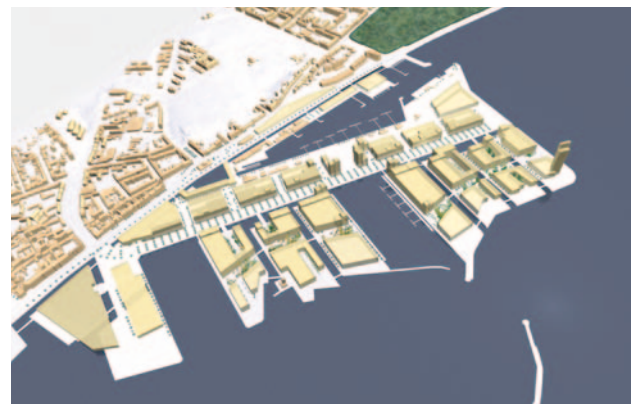
Byrådet har været opmærksom på dette i flere år og besluttede allerede i 2002, at en del af løsningen på problemerne vil være at indføre skinnebåren kollektiv trafik i Århus.

De første skridt hen imod indførelse af letbaner er etablering af busbaner på de store indfaldsveje. Det er sket på Grenåvej og Viborgvej, og byrådet har besluttet også at anlægge busbaner på Randersvej.

For at komme videre med indførelsen af letbaner igangsatte Århus Kommune og Århus Amt i 2005 et udredningsarbejde, der belyser muligheder og konsekvenser af en vision om at etablere letbaner i Århus-området.



Skejby Sygehus i fremtiden



Nordhavn - modelfoto af det kommende byområde

Visionens 1. etape er at bygge en letbanestrækning fra havnen i Århus Midtby mod nord ad Randersvej, via Skejby Sygehus og videre i egen tracé til Lisbjerg byudviklingsområde. Herfra føres tracéen videre mod øst og kobles sammen med Grenaabanen ved Lystrup.

“Udbygningen af Skejby Sygehus og udviklingen af Lisbjerg-området kræver, at vi gør noget drastisk ved den kollektive trafik. Letbanen er den mest geniale løsning.”

Johannes Flensted-Jensen, amtsborgmester

I denne del af byen er der planer om en meget stor udbygning med boliger og arbejdspladser. Specielt kan nævnes planerne om en helt ny bydel ved Lisbjerg, planerne om at udvide Skejby Sygehus til en arbejdsplads for mere end 7.500 ansatte, samt planerne om at omdanne Nordhavnen til byformål. Derfor er der god grund til at begynde etableringen af letbanen med netop denne strækning.

LETBANEPROJEKTET – ETAPE 1



Grundtanken i etape 1 er at bygge ca. 12 km nye letbanespor, som strækker sig fra Grenaabanen ved Nørreport ad Randersvej via Skejby og gennem det nye byudviklingsområde i Lisbjerg, hvorfra letbanen kobles sammen med Grenaabanen igen sydvest for Lystrup. Jernbanen gennem Risskov opretholdes til hurtige tog til/fra Grenaa og til godstog.

Der indsættes nye letbanetog. De skal køre på både Grenaabanens og Odderbanens eksisterende spor. De to baner skal fremover have fælles køreplan. Togene kan køre som letbaner med eldrift i byområder og som almindelige tog med dieselmotorer på de nuværende baner. Det er således ikke nødvendigt at ombygge de nuværende baner til eldrift.

Letbaneprojektets etape 1 bygger således videre på den samdrift, der allerede er planlagt mellem Odderbanen og Grenaabanen:

- **Attraktive forbindelser til mange arbejdspladser:**

Der bliver hurtige og direkte letbanetog til de mange arbejdspladser i Århus Nord. Der vil både være forbindelse fra nordøst fra Lystrup, Hjortshøj, Skødstrup, Hornslet og de øvrige byer på Djursland, og fra syd fra Midtbyen samt Tranbjerg, Beder, Malling og Odder.

- **Stort passagergrundlag:**

Der etableres letbanedrift på den strækning i Århus, hvor der er flest passagerer i den kollektive trafik, nemlig strækningen mellem Århus Midtby, Universitetet, Kommunehospitalet, Skejby Sygehus og til de mange øvrige arbejdspladser i Århus Nord.

- **Kollektiv trafik til den nye by:** De nye bydele ved Lisbjerg med omkring 20-25.000 indbyggere får en kollektiv trafikbetjening af meget høj kvalitet.
- **Mindre barriere langs havnen:** På strækningen langs havnen mellem Østbanegården og Europaplads ændres driftsformen, så det bliver lettere at få en sammenhæng mellem de nye byområder på havnen og den gamle midtby.
- **Bedre udnyttelse af eksisterende baner:** Den nuværende kapacitet på Grenaabanen og Odderbanen bliver ikke fuldt udnyttet. Med en ændret linjeføring og en højere kvalitet får banerne et bedre passagergrundlag. De anvendte ressourcer på de eksisterende baner vil dermed blive langt bedre udnyttet, og føre til et bedre samlet økonomisk resultat.

Alle passageranalyser viser, at det er vigtigt for et attraktivt kollektivt trafiksystem, at der er hyppige afgang. Der forudsættes derfor en høj frekvens - op til 12 afgang i timen - på den mest centrale letbanestrækning mellem bymidten og Skejby/Lisbjerg, mens frekvensen på andre strækninger er lavere.

Det er også meget vigtigt, at letbanen ikke sinkes af den øvrige trafik. Mellem Lystrup og Skejby kører den nye bane derfor i egen tracé, og mellem Skejby og Nørreport reserveres den midterste del af vejbanen til letbanetracéet.

Letbanen bliver ryggraden for den kollektive trafik i de bydele, hvor den kører, og busdriften skal derfor tilpasses de nye strukturer.

Da der jo ikke er letbaner i Danmark, skal der udarbejdes nye regler for letbanedrift, f.eks. svarende til de regler, der gælder i Tyskland og andre steder i Europa.

Samtidig er det en forudsætning, at der på den nuværende havnestrækning og på Århus H er tilstrækkelig kapacitet til at afvikle langt flere tog end i dag, ligesom der skal findes en løsning, der gør det muligt at afvikle de få godstog fra Grenaa gennem havnestrækningen.

For at gennemføre projektet er det således helt afgørende at staten - dvs. Trafikstyrelsen og Banestyrelsen går aktivt ind i projektet. Der har i marts 2006 været møde mellem borgmester Nicolai Wammen, rådmand Peter Thyssen og transportminister Flemming Hansen. Der var enighed om, at igangsætte en undersøgelse, der skal afdække problematikker, løsninger og muligheder i forbindelse med indførelse af sporvognslignende drift.



Princip for sporudfletning ved Kystvejen/Nørreport – forbindelse via Sibirien mod Nordhavnen er også vist.

LETBANEPROJEKTET – SENERE ETAPER



Udover letbaneprojektets etape 1 er der beskrevet et samlet net, der dækker hele Århus. Udbygningshastigheden og rækkefølgen af de enkelte etaper må naturligvis vurderes i lyset af den kommende udvikling.

Mulige senere etaper:

- Etape 2: Tracé fra Kystvejen til Nordhavn.
- Etape 3: Tracé integreret i de nye byområder ved Lisbjerg og videre til Trige.
- Etape 4: Driftsudvidelser på etape 1 kombineret med tracé ad Skanderborgvej til Hasselager samt en kobling mellem Banegårdspladsen og traceet langs havnen ad Ny Banegårdsgade.
- Etape 5: Tracé ad Viborgvej til Hasle og videre til Brabrand samt etablering af letbane i den centrale busakse gennem midtbyen.
- Etape 6: Letbane til Vejlbj.
- Etape 7: Forbindelse til Hinnerup og Hadsten.

“Letbanen er et østjysk projekt, og på ingen måde kun et Århus-projekt.”

Peter Thyssen, rådmænd

Set ud fra dagens viden foreslås det at fortsætte med etaper til Nordhavnen og Trige for at understøtte kommunens byudviklingspolitik.

I en senere etape kan frekvenserne øges på de allerede anlagte strækninger, så den store investering udnyttes bedst muligt. Samtidig med dette bør strækningen gennem Frederiksbjerg og ad Skanderborgvej anlægges, fordi Odderbanens nuværende ensporede bane ikke kan afvikle mere end de fire tog i timen i hver retning, der er forudsat i etape 1.

Det indebærer, at der skal laves en kobling mellem havnen og Banegårdspladsen ad Ny Banegårdsgade for at skabe sammenhæng i nettet.

Senest på det tidspunkt, hvor Brabrand-grenen anlægges bør også kørslen gennem det centrale busforløb gennem Midtbyen oprettes (via Klosterport m.m.). Herved betjenes bymidten både langs havnen og gennem det nuværende busforløb.

Når letbanen er fuldt udbygget vil over halvdelen af rejserne med kollektiv trafik i Århus blive foretaget med den. Busnettet skal derfor ligesom i den første etape tilpasses overalt, hvilket betyder omlægning af stort set alle buslinjer i byen. Det vil betyde færre busser i Midtbyen, hvilket naturligvis vil være til stor gavn for miljøet.

“I andre lande kan de sagtens kombinere en letbane med den almindelige trafik. Når de kan gøre det i udlandet, kan vi også gøre det i Danmark.”

Peter Thyssen, rådmand



Park Allé - en kommende letbanestrækning?