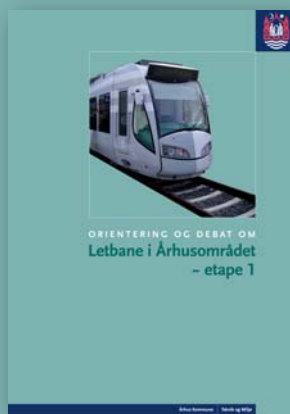




O R I E N T E R I N G O G D E B A T O M

Letbane i Århusområdet

- etape 1



**Orientering og debat om
Letbane i Århusområdet
– etape 1**

Udgivet af
Århus Kommune
Teknik og Miljø
februar 2008

Yderligere oplysninger
Søren Sloth Lave
tlf 8940 2649

Indhold

Baggrund 3

Letbaneprojektets etape 1 4

De videre etaper af letbaneprojektet 5

Kommuneplantillæg, VVM-redegørelse
og miljøvurdering 5

Det videre forløb 7

Offentlig debat *bagsiden*



Baggrund

Dette hæfte udsendes som orientering og oplæg til debat om ændring af kommuneplanen for at etablere en letbanestrækning fra Århus H langs havnepladsen og videre ad Randersvej til Skejby, Lisbjerg og Lystrup. Etablering af letbanestrækningen forudsætter, at der udarbejdes et kommuneplantillæg og en såkaldt VVM-redegørelse, der er en vurdering af det konkrete projekts virkninger på miljøet.

I letbaneprojektet indsættes nye lette togsæt som kan køre både på Odder- og Grenaabanerne og på nye skinnestrækninger i gadeforløb. Der er altså tale om, at de samme tog kører som traditionelle tog mellem byerne og som sporvogne i gaderne i de tætte byområder.

Gennem længere tid har der været fokus på at opprioritere den kollektive trafik i Århus-området. Dette har bl.a. baggrund i en stadigt stigende belastning af hele trafiksystemet og i store byudviklingsprojekter som eksempelvis byudviklingen i Nordhavnen, en ny by ved Lisbjerg og planerne om udbygning af Skejby Sygehus.

Århus Byråd har været opmærksom på denne udvikling i flere år og besluttede i 2000, at en del af løsningen på problemerne vil være at etablere busbaner på de store indfaldsveje og at indføre skinnebåren kollektiv trafik i Århus. I 2005 besluttede byrådet så, at etablere busbaner i begge sider på Randersvej med det formål dels at opprio-

ritere bustrafikken, dels at forberede en første etape af et letbanesystem ved at muliggøre en efterfølgende ombygning af vejen til at omfatte en letbanestrækning mod Skejby, Lisbjerg og Lystrup.

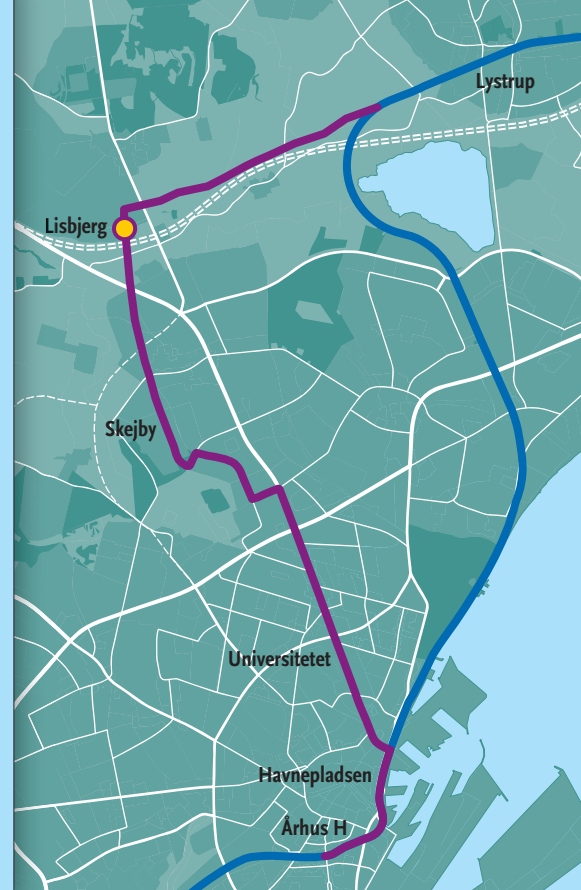
I 2005 besluttede Århus Byråd endvidere sammen med Århus Amt at arbejde videre med en overordnet plan for et større samlet net af letbaner for betjeningen af Århus-området. Siden er der fra statens side vist øget interesse for at løfte kvaliteten af den kollektive trafik i Århus gennem en letbaneløsning. I forbindelse med finansloven for 2007 blev det således besluttet, at staten bidrager til planlægningen af letbaneudbygningen i Århus.

I forlængelse heraf har Region Midtjylland, Midttrafik, Odder, Skanderborg, Favrskov, Randers, Norddjurs, Syddjurs og Århus kommuner i 2007 aftalt at samle kræfterne om virkeliggørelse af visionen om et letbanesystem. Herunder at videreføre udviklingen af letbaneprojektet og at få udarbejdet planforslag og VVM-redegørelse for første etape af letbanen.

Arbejdet med letbanens etape 1 er nu kommet så langt, at Århus Kommune ønsker borgernes, organisationer og foreningers samt andre myndigheders synspunkter og idéer vedrørende den forestående planlægning og miljøvurdering af projektet.

Letbane i Kassel

Tog der kører el-drift i gadeforløb og diseldrift på jernbanestrækninger mellem byerne.



Letbaneprojektets etape 1

Grundtanken i letbaneprojektets etape 1 er at tage afsæt i et stort kundegrundlag og gøre brug af Grenaabanen og Odderbanen. Herved kan letbanens etape 1 etableres for et væsentligt mindre beløb end ved nyanlæg af en letbane.

Letbanens første etape omfatter således sammenkobling af Odderbanen og Grenaabanen, anlæg af dobbeltspor på Grenaabanen langs havnepladsen og anlæg af en ca. 12 km ny dobbeltsporet letbanestrækning, som strækker sig fra Grenaabanen ved Nørreport ad Randersvej via Skejby og det nye byudviklingsområde i Lisbjerg til sydvest for Lystrup, hvor letbanen kobles sammen med Grenaabanen. Herudover skal der i første etape foretages sporombygninger på Århus Hovedbanegård, anlægges standsningssteder og enkelte krydsningsspor samt etableres depot- og værkstedsfaciliteter. Vogndepot og værksted kan eksempelvis placeres i tilknytning til Århus Hovedbanegård eller i byudviklingsområderne ved Lisbjerg og Elev. I byudviklingsområdet ved Lisbjerg planlægges endvidere et såkaldt Parker-og-Rejs-anlæg, som placeres tæt ved de store indfaldsveje og den ny motorvejsstrækning, således at der sikres optimale forhold for omstigning mellem bil og letbane.

På den nye strækning mellem Århus H og Lystrup opsættes luftledninger til elektrisk drift, li-

gesom også fremtidige letbanestrækninger i byområde forventes elektrificeret. På Odder- og Grenaabanerne indsættes de samme nye togsæt som på den nye letbanestrækning. Da Odder- og Grenaabanerne ikke elektrificeres, anvendes lette togsæt af en type, som kan køre såvel el- som dieseldrift og dermed benyttes på både de eksisterende nærbanestrækninger og på den nye skinnestrækning i gadeforløb.

I første etape af letbaneprojektet forventes driftsomfanget på strækningerne i Århus Kommune øget i forhold til den nuværende nærbanedrift på Odderbanen og Grenaabanen. Der planlægges således med et kørselsomfang på 12-13 tog i timen i hver retning på strækningen Århus H-Skejby og 4 tog i timen i hver retning på strækningen Tranbjerg-Lystrup. På Grenaabanen gennem Riskov planlægges med 1 tog i timen i hver retning, så der opretholdes en hurtig forbindelse mellem Århus H og Grenaa, og mellem Lystrup og Hornslet planlægges med 3 tog i timen i hver retning. På strækningerne Hornslet-Grenaa og Tranbjerg-Odder ændres driftsomfanget ikke i forhold til i dag.

Letbanen bliver rygraden for den kollektive trafik i de bydele, hvor den kører, og busdriften skal derfor tilpasses de nye strukturer. Busstrafikken vil i høj grad i fremtiden komme til at fungere som

tilbringe-trafik til letbanen, samtidig med, at der fortsat skal sikres et busnet til betjening af lokalområderne.

De videre etaper af letbaneprojektet

Etablering af letbanens etape 1 vil i sig selv medføre forbedringer i den kollektive trafikbetjening i Århus-området. Men det er visionen, at letbanen udvides med flere strækninger i det østjyske område. Letbanens etape 1 er en forudsætning og udgangspunktet herfor. Samtidig med at der planlægges for etape 1, arbejdes der derfor videre med at udvikle og konkretisere projekterne for fremtidige etaper, men på nuværende tidspunkt er det alene etape 1, der er til debat.

Kommuneplantillæg, VVM-redegørelse og miljøvurdering

Da nyanlæg af letbaner er omfattet af bilag 1, punkt 23 i VVM-bekendtgørelsen, skal der udarbejdes kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for det konkrete projekt, jf. planlovens § 11 g og miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1335 af 6. december 2006 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning.

Tilsvarende er kommuneplantillægget omfattet af reglerne om udarbejdelse af miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer, jf. lovens § 3, stk. 1, litra 1.

Da kravene til indholdet i VVM-redegørelse og miljøvurdering er stort set identiske, udarbejdes VVM-redegørelsen så den opfylder begge regelsæt.

VVM-redegørelsen skal belyse og vurdere de miljømæssige konsekvenser af letbanens etape 1, så disse kan fremlægges for offentligheden og indgå i grundlaget for den endelige beslutning om projektets gennemførelse, placering og udformning.

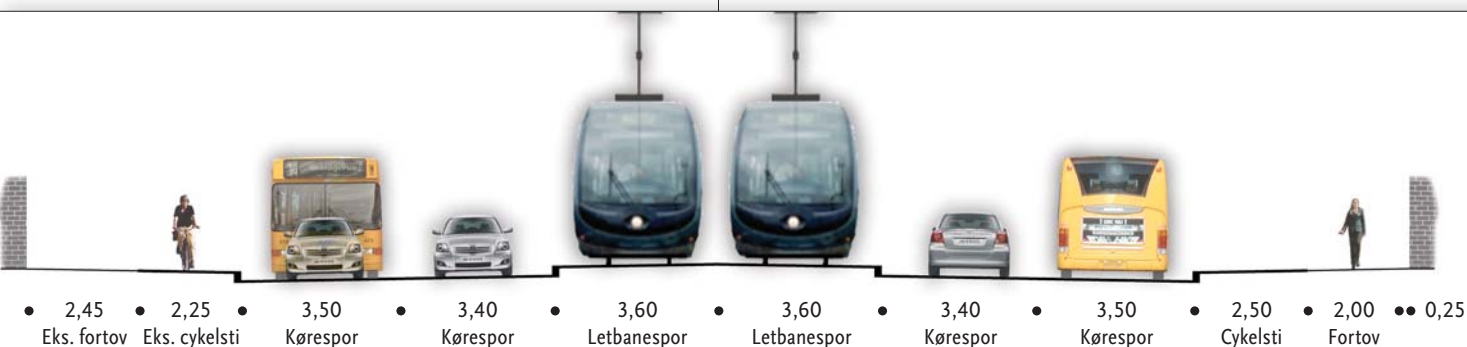
Udover at beskrive projektet mere detaljeret skal VVM-redegørelsen således bl.a. belyse projektets såvel kortsigtede som langsigtede virkninger på:

- Omfang af trafik og transport
- Befolkningens sundhed og sikkerhed
- Jord, vand, luft og klimaforhold
- Arkitektur og kulturhistorie
- Forhold for dyr og planter
- Landskab og friluftsliv

På nuværende tidspunkt forventes projektets væsentligste påvirkninger at vedrøre trafikale forhold, natur- landskabs- og arkæologiske interesser, bybillede/bymiljø og støjgener.

Indførelse af letbanedrift vil være et løft i den kollektive trafikbetjening. For mange vil letbanen være attraktiv, fordi den tilbyder kort rejsetid og god komfort. Den forventes derfor at kunne tiltrække blandt andet daglige pendlere, der får et alternativ til bilen, og at kunne øge mobiliteten. På visse vejstrækninger må det forventes, at væksten i den individuelle bilkørsel reduceres, og at fremkommeligheden forbedres. Ligeledes kan det, at letbanetrafikken visse steder blandes med vejtrafikken, forventes at påvirke trafikken.

Randersvej
Eksempel på tværsnit.





Letbane i Kassel

Eksempel på spor og stoppested placeret i gades midterrabat.

For at understøtte letbanen forventes endvidere gennemført ændringer i bustrafikken, som omlægges til i højere grad at være lokaltrafik og tilbringe-trafik til letbanen.

De trafikale ændringer og eventuelle effekter heraf, eksempelvis ændringer i fremkommelighed, i luftkvalitet og støjgener, må derfor belyses.

Letbanens etape 1 omfatter nye sporstrækninger i det åbne land mellem Skejby, Lisbjerg og Lystrup. Selv om området er præget af store vejanlæg, og en del planlægges bebygget, er der – specielt omkring Egåen – områder med væsentlige natur-, landskabs- og arkæologiske interesser. Her er det vigtigt at få belyst de æstetiske konsekvenser af banens udformning med afgravninger, dæmninger og broer, konsekvenserne for dyre- og plantelivet og påvirkningen af fortidsminderne.

I de eksisterende byområder vil anlæg af nye sporstrækninger påvirke bybilledet med skinner, luftledninger, perroner og læskure. Standsningsstederne svarer i store træk til standsningssteder for busser, men vil ofte være placeret i gades midterrabat. Indpasning af letbanen i byrummet forventes især at blive en udfordring langs havnen, hvor der er bevaringsværdige bygninger, hvor området er under omdannelse bl.a. med etablering af nye bygninger, kanaler og en stor central åben plads, og hvor der udover letbanedrift også skal være mulighed for godstogspassage. Her skal eksempelvis arkitektoniske forhold og barriereeffekt belyses.

Kørsel med tog medfører en vis støjbelastning af omgivelserne. Letbanetog er væsentlig lettere og mindre støjende end de togsæt, der i dag kører på Odderbanen og Grenaaen. Letbane-

driften forventes derfor ikke at medføre væsentlige støjgener. Men da driftsomfanget på de centrale strækninger er væsentlig større end på nærbanerne, og da der er helt nye strækninger, kan det ikke udelukkes, at omgivelserne belastes med støj fra letbanedriften. Samtidigt erstatter letbanen et stort antal busser, hvilket forventes at reducere støj og luftforurening. Dette må derfor belyses i VVM-redegørelsen. Endvidere skal det belyses, om der må forventes væsentlige støjgener i anlægsfasen.

VVM-redegørelsen skal endvidere beskrive, hvad der kan gøres for at undgå eller reducere evt. skadelige miljøpåvirkninger.

Udover at redegøre for miljøkonsekvenserne af hovedalternativet skal VVM-redegørelsen også redegøre for andre undersøgte alternativer, herunder for konsekvensen af ikke at gennemføre projektet (det såkaldte 0-alternativ). Ligeledes skal den forholde sig til de idéer og forslag, der måtte være fremkommet fra offentligheden.

I VVM-redegørelsen for letbanens etape 1 forventes alene belyst alternativer, der vedrører etape 1, eksempelvis linjeføringen gennem Skejby, sporenes placering i forhold til kørebaner eller placeringen af depot- og værkstedsfaciliteter, mens alternativer, der har karakter af nye ruter, forventes belyst i forbindelse med videreudviklingen af letbaneprojektets fremtidige etaper.

Udover udarbejdelse af kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering forudsætter etableringen af letbanes etape 1 også, at der udarbejdes lokalplan for de nye sporstrækninger og stationer.

Det videre forløb

Fremlæggelse af dette debatoplæg er optakten til udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg og VVM-redegørelse/miljøvurdering for første etape af letbanen i Århus-området. Den forudgående offentlighedsfase gennemføres for at give borgere, interesseorganisationer med flere lejlighed til at ytre sig om det foreslåede projekt, herunder om hvilke alternativer, miljøforhold og andre hensyn der ønskes belyst i forbindelse med den forestående planlægning.

Nedenfor er proceduren for det samlede planlægningsarbejde beskrevet, herunder med angivelse af en foreløbig tidsplan.

Første offentlighedsfase

20. februar – 2. april 2008

Borgere, foreninger, myndigheder og andre interesserede kan fremsende idéer og forslag til planlægningsarbejdet, herunder til indholdet i VVM-redegørelsen.

Bl.a. ud fra idéer og forslag modtaget i offentlighedsfasen beslutter byrådet, hvilke alternativer og miljøspørgsmål der skal belyses i VVM-redegørelsen.

Udarbejdelse af VVM-redegørelse og planforslag

April 2008 – november 2009

VVM-redegørelsen udarbejdes og danner grundlag for udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg.

Anden offentlighedsfase

November 2009 - januar 2010

Byrådet offentliggør forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for første etape af letbane i Århus-området.

I mindst 8 uger har borgere, foreninger, myndigheder og andre interesserede mulighed for at fremsende bemærkninger til planforslaget.

Beslutning

Februar – juni 2010

Efter den offentlige debat om planforslaget kan byrådet vedtage kommuneplantillægget. Ændring af kommuneplantillægget som følge af indkomne bemærkninger kan indarbejdes i forbindelse med vedtagelsen. Større ændringer forudsætter dog, at der udarbejdes et nyt planforslag.

Lokalplanlægning og Projektering

I forlængelse kommuneplantillægget og VVM-redegørelsen udarbejdes detailprojekt og forslag til lokalplan for projektet. Efterfølgende meddeles tilladelse til anlægsarbejdet, som tilstræbes påbegyndt i løbet af 2011 med henblik på, at letbanens etape 1 kan sættes i drift 2015.

Offentlig debat

- Hvordan indpasses letbanen bedst på strækningen Århus H - Nørreport - Skejby - Lisbjerg - Lystrup?
- Letbanens væsentligste miljøkonsekvenser forventes at vedrøre trafik, natur, landskab, æstetik, arkæologi og støj. Er der andre forhold, der særligt bør belyses i redegørelsen for letbanens påvirkning af omgivelserne?

Dette debatoplæg, som er starten på udarbejdelse af kommuneplantillæg og miljøvurdering for første etape af en letbane i Århus-området, er offentligt fremlagt fra den 20. februar til den 2. april 2008.

Formålet med debatten er at finde frem til, hvad der skal indgå i planlægningsarbejdet, herunder hvilke forhold der skal belyses i miljøvurderingen af projektet.

I forlængelse af debatten fastlægges det – blandt andet på baggrund af de indkomne bemærkninger, hvordan der kan planlægges for letbanens etape 1, og hvilke miljøvurderinger der skal indgå i den såkaldte VVM-redegørelse, som offentliggøres sammen med et forslag til kommuneplantillæg for projektet.

Borgermøde

Torsdag den 6. marts 2008 kl. 19.30 afholdes offentligt orienterings- og debatmøde på Århus Rådhus. På mødet vil der blive orienteret om letbanens første etape og det forestående planlægningsarbejde, og der vil være mulighed for debat.

Alle er velkomne.

Skriftlige debatindlæg

Bemærkninger til projektet og idéer og forslag til, hvad der bør indgå i planlægningsarbejdet og i redegørelsen for projektets miljøpåvirkninger, kan frem til den 2. april 2008 sendes til:

Århus Kommune
Teknik og Miljø
Planlægning og Byggeri
Kalkværksvej 10
8100 Århus C

eller pr. e-mail til:
pob@aarhus.dk

Yderligere oplysninger

Læs mere om letbaneprojektet på:
www.letbanerimidttrafik.dk

Eventuelle spørgsmål kan rettes til planlægger Søren Sloth Lave, tlf.: 8940 2649, eller skriftligt til ovenstående adresse.