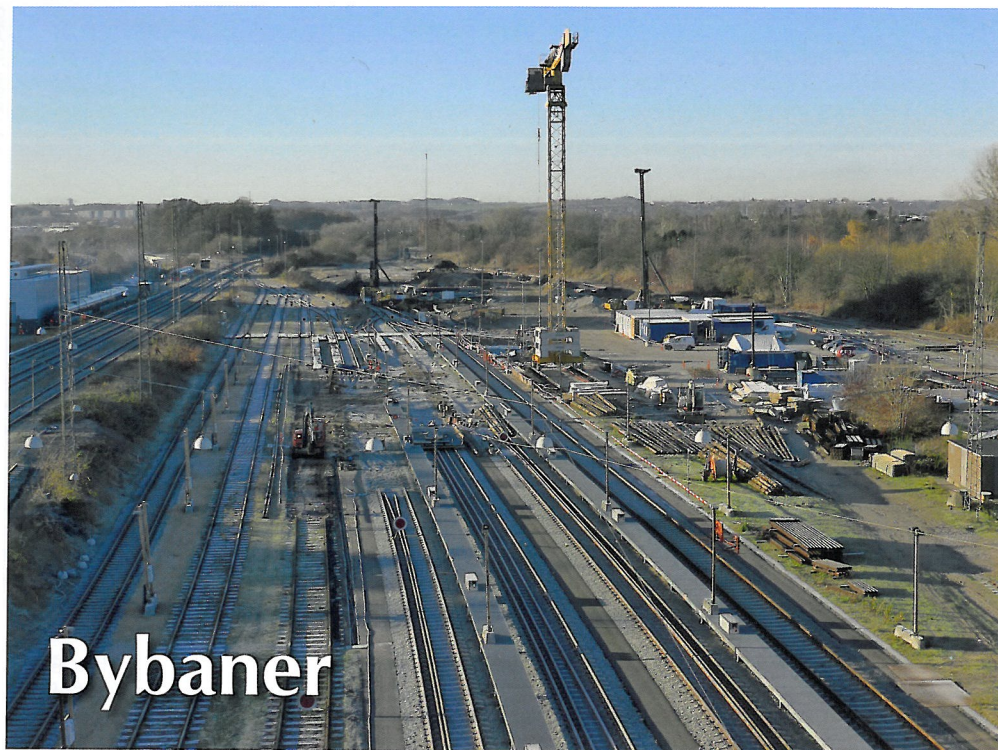




Bybaner

Anlægget af den ny letbane i Aarhus er for alvor flyttet fra skrivebordet og ud i marken, som her set fra Ringgadebroen mod sydvest den 25. november. Sporgruppe 500 i midten er midlertidigt afbrudt, for at give plads til byggeriet af en ny sporbærende bro til det kommende værksted- og depotområde i billedets højre side.

København

Metroboring i gang

Mandag den 2. december nåede tunnelboremaskinen Nora første station på sin færd i den københavnske undergrund, nemlig stationskammeret til den kommende metrostation Nørrebro Runddel. Dermed har boremaskinen fremlagt de første 700 meter af en rute på i alt 3,7 km, udgående fra skakten ved Nørrebroparken til Frederiksberg Allé. Den anden boremaskine Minerva (se Jernbanen 4-2013 s. 18 for navngivning) vil følge i det andet tunnelrør.

Boringen af Cityringen er i øvrigt opdelt i fem delstrækninger, hvor Nora og Minerva skal bore sig igennem følgende:

Del 1: Fra Nørrebroparken (km 9.2) til Frederiksberg Allé (km 12.9) i alt 2x3.7 km, hvorefter de to boremaskiner flyttes tilbage til Nørrebroparken.

Del 2: Fra Nørrebroparken (km 9.2) til tunnelbyggepladsen ved Øster Søgade/Sortedams Søen (km 4.1) i alt 2x5.1 km, hvorfra de tages op.

De to andre boremaskiner Eva og Tria begynder deres arbejde i starten af 2014 ved Otto Busses Vej nordøst for Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter:

Del 3: Fra Otto Busses Vej til København H (km 0.0/15.1), en distance på 2x1.6 km. Herfra tages de op og flyttes til skaktbyggepladsen på Sønder Boulevard (km 14.5).

Del 4: Fra Sønder Boulevard (km 14.5) til Frederiksberg Allé (km 12.9)

i alt 2x1,6 km, hvorfra de flyttes til tunnelbyggepladsen ved Øster Søgade (km 4.1)

Del 5: Fra Øster Søgade (km 4.1) til København H (km 0.0) i alt 2x4.1 km, hvorfra de tages op.

Kontrol- og vedligeholdelsescenter klar i 2014

Kontrol- og vedligeholdelsescentret ved Otto Bussesvej forventes færdigbygget til maj 2014. Den består af en ca. 8.000 kvm stor hovedbygning, der også rummer et værksted til togene samt kontorer til det personale, som skal stå for driften af Cityringen. Desuden bygges en vaskehal til togene. Første togsæt af i alt 28 forventes at ankomme fra Italien i maj 2014, og vil i det ydre stort set blive identisk med de nuværende metrotogsæt på linje M1 og M2.

I oktober begyndte entreprenøren at lægge skinner til depotsporene og den ca. 600 meter lange testbane, hvor togene vil blive afprøvet efter endt færdigmontage. I løbet af denne vinter skal bygningerne og spor stå klar, og i marts måned overtager driftsoperatøren bygningerne og begynder at installere den teknik, der skal til for at centret kan udfylde sine mange funktioner, bl.a. samling og funktionsafprøvning af togsættene.

Aarhus

Anlægsarbejder på Aarhus H

Aarhus Letbane påbegyndte i november anlægsarbejdet i banegra-

ven, hvor der skal anlægges en ny strækning fra Odderbanen ved Åhavevej ind til Aarhus H spor 0 og 1. I den vestlige ende af banegraven genbruger letbanen linjeføringen fra det gamle havnespor og krydser under hovedsporene fra Skanderborg. Umiddelbart vest for Ringgadebroen anlægges der en ny 120 meter lang bro henover sporgruppe 400. Letbanen bliver enkeltsporet fra Åhavevej til sporgruppe 500, der ligger midt mellem Ringgadebroen og Frederiks Bro. Herefter bliver den dobbeltsporet hele vejen til Skejby-Lisbjerg-Lystrup.

Aarhus Letbane får værksted og depot på Aarhus H. Bygningerne placeres i den nordlige side af baneterrænet vest for Ringgadebroen ved sporgruppe 100. Bygningerne til værksted og depot bliver på 15.000-20.000 kvm, og byggehøjden forventes at blive cirka otte meter høj.

Aarhus Letbane har indgået kontrakt med konsortiet Aarsleff-Danjord, som skal udføre det forberedende anlægsarbejde i perioden frem til vinteren 2015. Herefter vil Aarhus Letbanes kommende entreprenør (som endnu ikke valgt) etablere transportsystemet bestående af spor, perroner, signalanlæg og kørestrømsmaster.

Aarhus Letbane vil senere sætte yderligere anlægsarbejder i gang i banegraven, hvor der samlet set skal forberedes til Letbanen på strækningen fra Odderbanen ved Åhavevej til Aarhus H.

På Aarhus H skal der etableres en ny Ø-perron mellem det eksisterende spor 1 og et nyt spor 0 langs banegårdsbygningen. Perronen bliver cirka 140 meter lang og placeres parallelt med de bestående jernbaneperroner, hvilket er med til at sikre en naturlig sammenhæng med regionaltrafikken på jernbanen.

Passagerne til letbanen får adgang til perronen via trappe og elevator fra vandrehallen på banegården og via en adgang fra M.P. Bruuns Gade ligesom til de øvrige perroner. Der er desuden mulighed for i fremtiden at forlænge letbaneperronen, så passagerne også får adgang via en nedgang fra den ny busterminal, som planlægges i tilknytning til Aarhus H og Bruuns Galleri.

Letbanen har vokseværk

Aarhus Byråd besluttede den 6. november at udbygge Letbanen med en 600 meter lang strækning frem

til Lisbjergskolen i Lisbjerg nord for Aarhus og med dette fulgte der en tillægsbevilling på 30 mio. kr. som ekstra kapitalindskud i Aarhus Letbane I/S. Den nye strækning kan reelt betragtes som første del i en planlagt strækning mod Hinnerup-Hadsten.

I den østlige ende af den kommende letbane, har Norddjurs Kommune fremlagt et forslag til at omdanne det eksisterende og ubenyttede havnespor i Grenaa by til Grenaa havn til letbanedrift. Kommunen har derfor ladet Cowi udarbejde en VVM-anmeldelse, således formalia er på plads når banen formelt skal ændre status fra jernbane til letbane. Udvidelsen omfatter 2,3 km havnespor fra stationen i byen til Grenaa Havn, som skal opgraderes og elektrificeres til letbanetrafik. Undervejs foreslås et nyt holdested Skolebakken anlagt i km 70,250 og endestation ved Kattegatvej i km 71,500.

Organisering af driften af Aarhus Letbane

Mens der graves og bygges i mar-ken, er Aarhus Letbane i gang med at forberede sig til den egentlige drift, der forventes at gå i gang i 2017. Selve drifts- og infrastrukturselskabet er ejet af Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Selskabet får overdraget letbaneanlægget, når anlægsarbejdet er gennemført, og anlægget er klar til drift. Alle opgaver vedrørende drift og vedligeholdelse af infrastrukturen - eksempelvis vedligeholdelse af skinner og værksted - skal varetages af drifts- og infrastrukturselskabet.

Leverandøren af letbanekøretøjerne skal derimod vedligeholde køretøjerne i hele den første driftsperiode, indtil operatøropgaven udbydes på ny. Produktionen og leveringen af letbanekøretøjerne indgår i det udbud, som anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S er i fuld gang med, og som også indeholder sporarbejde, signalanlæg, anlæg til kørestrøm, perroner. Det forventes, at der indgås kontrakt i begyndelsen af 2014.

Midttrafik gennemfører operatøruddet, og trafikalselskabet skal varetage letbaneopgaverne omkring trafikplanlægning, information, billetsystemer, billetkontrol, markedsføring, kundeundersøgelser, indtægtsfordeling og kontraktadministration. Tilsvarende opgaver på busområdet varetages i forvejen af Midttrafik. Hvem der skal være operatør på letbanen forventes afgjort medio 2015.

Aalborg

Aalborg Letbane et skridt nærmere realisering

Aalborg Kommune, Region Nordjylland og NT har i 2012-13 med hjælp fra rådgivningsvirksomheden Cowi gennemført en forundersøgelse af første etape af en letbane eller BRT (Bus Rapid Transport), omfattende linjeføring, placering af stationer, depoter mm. og ikke mindst anlægs- og driftsøkonomi. Det er efterfølgende besluttet at igangsætte en fase 2-vurdering, herunder udarbejdelse af en VVM-redegørelse der skal være klar i løbet af 2015.

Der er afsat i alt 12 mio. kr. til VVM-undersøgelsen, hvoraf halvdelen finansieres af Transportministeriet og resten finansieres lokalt. Når VVM-undersøgelsen er afsluttet, vil der foreligge et grundlag for en politisk beslutning om realisering af en BRT løsning eller en letbane i Aalborg. Der vil i forlængelse heraf blive udarbejdet en anlægslov, som vil fastlægge statens andel i anlægsudgifterne.

Etape 1 omfatter en letbane, alternativt en højklasset buslinje (BRT), der som udgangspunkt skal sammenbinde knudepunktet for den kollektive trafik ved Aalborg Station og Aalborg Busterminal med Universitetsområdet og det nye Aalborg Universitetshospital i Aalborg Øst. Undersøgelsen påpeger, at skal etape 1 udgå fra Aalborg Station vil mange, der rejser internt i Aalborg Midtby, være tvunget til at foretage omstigning til og fra bybusser, med

deraf følgende mere tidsforbrug. For at gøre løsningen mere attraktiv, foreslås etape 1 videreført til Vestbyen, hvor der er tæt bebyggelse og stor koncentration af studerende. Strækningen vil da blive 11,7 km mellem endestationerne og få 24 stoppesteder. Prisen svinger mellem 0,5 mia. kr., hvis der sættes på ledbusser (BRT), til 1,1 mia. kr. hvis det bliver en letbane.

Til driften af denne etape 1 skal anvendes 18 ledbusser eller 18 letbanetog inklusive reservemateriel. I forbindelse med realiseringen af letbanen/BRT'en, foreslås busnettet tilpasset, så parallelkørsel minimeres. Der vil være mulighed for omstigning til jernbanen ved Aalborg Station og Vestbyen Station, hvorfra der med den nye stikbane i Lindholm også vil være forbindelse til lufthavnen. Depotet for letbanen foreslås anlagt i enderne af strækningen, idet anlæg af depot på ledige jernbanearealer på Aalborg station vurderes som problematiske, når det gælder kørestrømsanlæg.

Rejsehastigheden med BRT bus-sen og letbanen vil være omtrent den samme, da de vil have samme stoppestedsmønster og samme grad af prioritet gennem byområdet. Sammenholdt med i dag kan en rejsende spare mere end 9 minutters rejsetid på turen fra Vestbyen til Universitetet, da omstigningen ved J.F. Kennedys Plads undgås. Letbanen/BRT forventes at blive den „kollektiv ryggrad“ i Aalborgs vækstakse og have ca. 5 mio. passagerer årligt.

Tommy O. Jensen

Forslag til linjeføring af letbanen i Aalborg. I forhold til tidligere forslag, er banen udvidet med ca. 3 km spor gennem den tæt befolkede Vestby, hvor bl.a. lystbådehavnen, fodboldarena, travbane, og række museer findes.

