



Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K

Den Dato

Århus Kommune

Foretræde for Folketingets Trafikudvalg den 23. oktober 2008

Ved det kommende foretræde den 23. oktober 2008 ønsker Århus Kommune at fremføre synspunkter dels om økonomien i den kollektive trafik og dels om letbaner i Århus-området.

Rådhuset
Postboks 36, 8100 Århus C

Til udvalgets orientering vedlægges baggrundsmateriale om begge emner. Desuden vedlægges den tidligere fremsendte aftale "infrastruktur i udvikling", som er indgået den 8. oktober mellem partierne i Århus Byråd om anbefaling af fremtidige statslige investeringer på infrastrukturområdet.

Med venlig hilsen

Nicolai Wammen
Borgmester

Peter Thyssen
Rådmand, Teknik og Miljø

Notat



Emne: Økonomien i den kollektive trafik

Den Dato

Trafik og Veje
Teknik og Miljø
Århus Kommune

Foretræde for Trafikudvalget den 23. oktober 2008. Økonomien i den kollektive trafik

En afgørende forudsætning for, at den kollektive trafik kan være med til at løse dagens og fremtidens trafikproblemer er, at borgerne kan tilbydes et moderne, attraktivt og effektivt dækkende kollektivt trafiksystem. Er disse forudsætninger ikke til stede, fravælger borgerne den kollektive trafik til fordel for privatbilerne, hvilket medfører stigende trængselsproblemer på vejene med øget spildtid i transportsystemet til følge.

Desværre ses der i øjeblikket væsentlige problemer i tilknytning til omkostningsstigninger i den kollektive trafik. Disse stigninger er så alvorlige at eksempelvis Århus Kommune vil være nødsaget til i 2009/10 at reducere driftsomfanget på bybustrafikken med 1/3, såfremt der ikke kan findes alternative løsninger.

De markante omkostningsstigninger skyldes flere forhold:

- Underkompensation i forbindelse med ophævelse af afgiftsfritagelsen for diesel
- Prisudviklingen for bl.a. diesel
- Loftet over prisstigninger på billetter og svagt faldende passagerantal

Underkompensation i forbindelse med ophævelse af afgiftsfritagelsen

Ophævelsen af afgiftsfritagelsen giver Århus Kommune en underkompensation i forhold til DUT-midlerne i størrelsesordenen 7 mio. kr. i 2009 og frem.

Trafik og Veje
Grøndalsvej 1
8260 Viby J

Sagsnr.:
Journalnr.:
Sagsbeh.: Niels Schmidt

Telefon: 8940 4400
Direkte: 8940 4433
Telefax: 8940 4440

E-post: tov@aarhus.dk
Direkte: nis@aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk/vejogtrafik

Prisudviklingen på diesel

Til illustration heraf er brændsel/diesel i KLs prisfremskrivning (som lægges til grund for Århus Kommunes budgetlægning) fremskrevet med 9,1 % fra 2007 til 2008 og 3,1 % fra 2008 til 2009. De faktiske priser steg med 35 % fra medio 2007 til medio 2008.

Kontrakterne med busselskaberne (herunder Århus Sporveje, busselskabet) reguleres efter sædvanlig aftalepraksis to gange årligt på basis af kun 10 måneder gamle tal. Fra 2008 til 2009 forventes en generel udgiftsstigning på 9,5 % med baggrund i dieselpriser, rente- og lønudvikling. Hertil kommer en stigning på 9.8 % som følge af lovændringen vedrørende dieselaafgiften.

Loftet over prisstigninger på billetter og svagt faldende passagertal

Statens loft over prisstigninger på billetter kombineret med et svagt faldende passagertal betyder et vigende indtægtsgrundlag.

Samlet betyder de nævnte forhold for Århus Kommune, hvor der er en selvfinansieringsgrad på 65 %, en stigning i nettoudgifterne på op mod 50 %.

Som nævnt indledningsvis vil det betyde en kraftig reduktion i bybussernes driftsomfang. Det vil ikke være muligt at opretholde en tidssvarende kollektiv trafik og passagergrundlaget vil formentlig reduceres yderligere. Den kollektive trafik vil komme ind i en negativ spiral, der kaster et generelt samfundsproblem af sig.

Den er på denne baggrund af staten opfordres til at finde løsninger der kan være med til at fastholde og udvikle den for samfundet nødvendige kollektive trafik.

Notat



Emne: Letbaner i Århus området

Den Dato

Trafik og Veje

Teknik og Miljø
Århus Kommune

Foretræde for Trafikudvalget den 23. oktober 2008. Status på arbejdet med letbaner i Århus området

I 2005 besluttede Århus Byråd sammen med daværende Århus Amt at arbejde videre med en plan for et samlet net af letbaner i Århus området.

Ideen viste sig så bæredygtig, at der i 2007 kunne oprettes et letbanesekretariat under det regionale trafikselskab Midttrafik med baggrund i en aftale mellem Region Midtjylland, Odder, Skanderborg, Favrskov, Randers, Norddjurs, Syddjurs og Århus Kommune om at få opbygget et samlet østjysk letbanesystem. Staten viste interesse for projektet og i finansloven 2007 blev der afsat ca. 5 mio. kr. som bidrag til planlægningen. Efterfølgende er Silkeborg Kommune blevet en del af letbane samarbejdet (projektets hjemmeside: <http://midttrafik.dk/letbane/>)

Det konkrete planlægningsarbejde er nu nået så langt, at der kan startes på 2. del af VVM-fasen, som er udarbejdelsen af selve VVM-redegørelsen og offentliggørelsen heraf. Det samlede VVM-arbejde er estimeret til ca. 15 mio. kr. Arbejdet følger tidsplanen og letbanens 1. etape kan således – under forudsætning af den nødvendige finansiering – tages i brug i 2015. I vedlagte folder (Letbaner i Århus- området, Midttrafik) er baggrund, status og tidsplan nærmere beskrevet.

Der er ingen tvivl om, at opprioritering af den kollektive trafik, herunder anvendelse af moderne letbanesystemer, er en nødvendighed for at løse fremtidens trængselsproblemer i og omkring de større byer. Arbejdet i Århus-området viser, hvordan det kan løses. 1. etape kombinerer eksisterende nærbaner med nye spor gennem centrale og nye byområder og der foreslås anvendt letbanemateriel, som er gennemprøvet og anvendes i Tyskland.

Trafik og Veje

Grøndalsvej 1
8260 Viby J

Sagsnr.:
Journalnr.:
Sagsbeh.: Niels Schmidt

Telefon: 8940 4400
Direkte: 8940 4433
Telefax: 8940 4440

E-post: tov@aarhus.dk
Direkte: nis@aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk/vejogtrafik

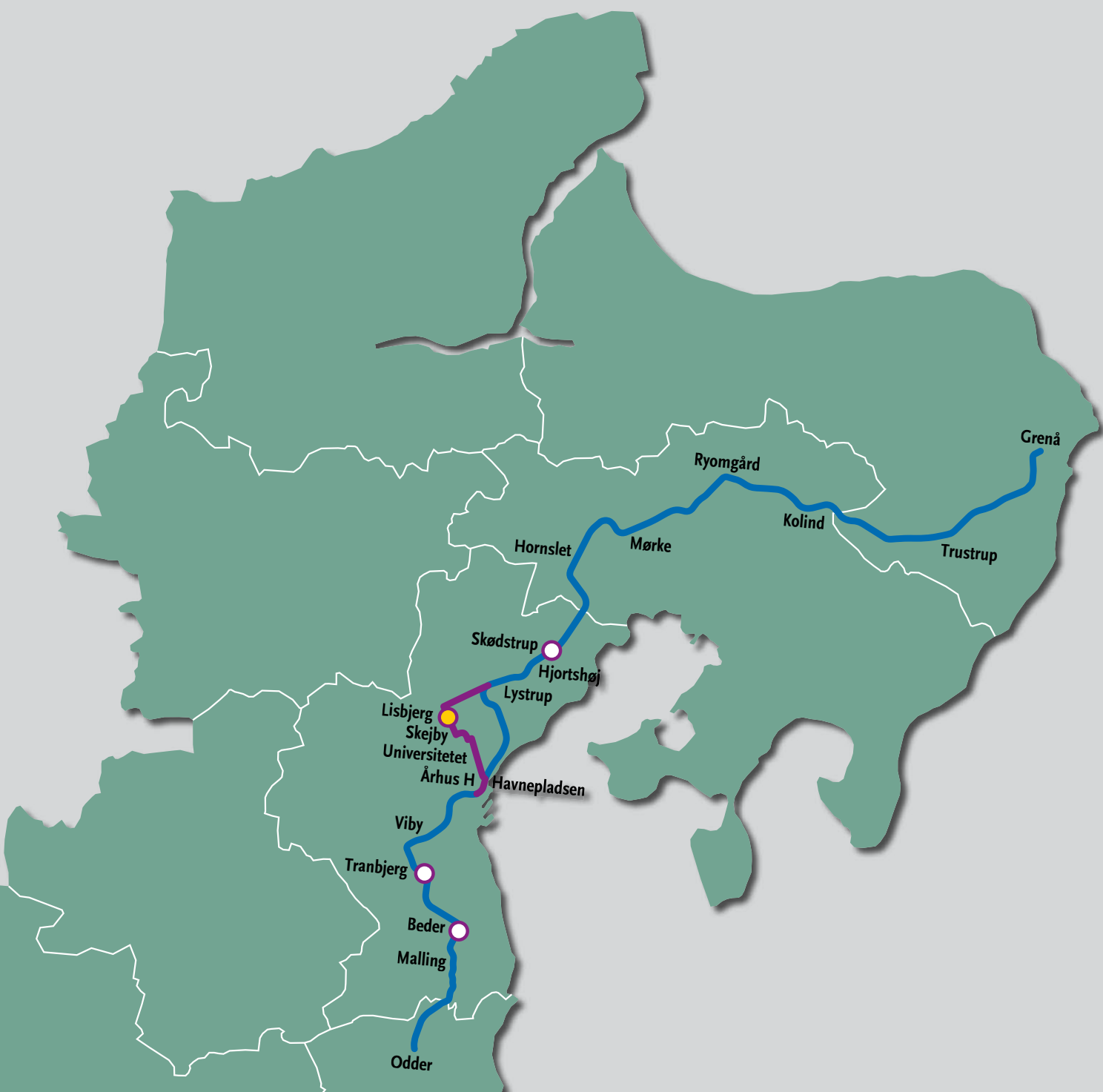
Letbaneprojektet vil blive et demonstrationsprojekt for, hvordan den kollektive trafik i Danmark kan gives et massivt løft. Men afgørende for projektets succes er, at staten påtager sig en større rolle både økonomisk og administrativt.

1. etape af letbanesystemet er estimeret til omkring 1 mia. kr. inklusiv udgifter forbundet med omlægninger langs havnen samt sporomlægninger på Århus H. Når det tekniske projekt er fastlagt i forbindelse med VVM-redegørelsen, kan der gives et mere præcist estimat på disse omkostninger. Set i forhold til projektets landsdækkende betydning er det naturligt, at Staten medfinansierer projektet med minimum 50 %.

En stor del af arbejdet med letbaner er afklaring af det overordnede regelsæt for kørsel med letbaner, herunder uddannelse af og reglement for lokoførere. Et andet væsentligt aspekt er organisering af ejerforhold og drift af et letbanesystem. Det skal afklares, hvordan forvaltningen af infrastrukturen organiseres, hvem der varetager drift og indkøb af trafik og hvem der indkøber det rullende materiel. Igen er der tale om opgaver, som har landsdækkende betydning. Det vil være naturligt, at Staten, der har kompetencerne på området, bliver den ansvarlige for løsningen af disse opgaver i et samarbejde med kommunerne og regionen.

Vedlægges: PDF – udgave af Letbaner i Århus – området

Letbaner i Århus-området



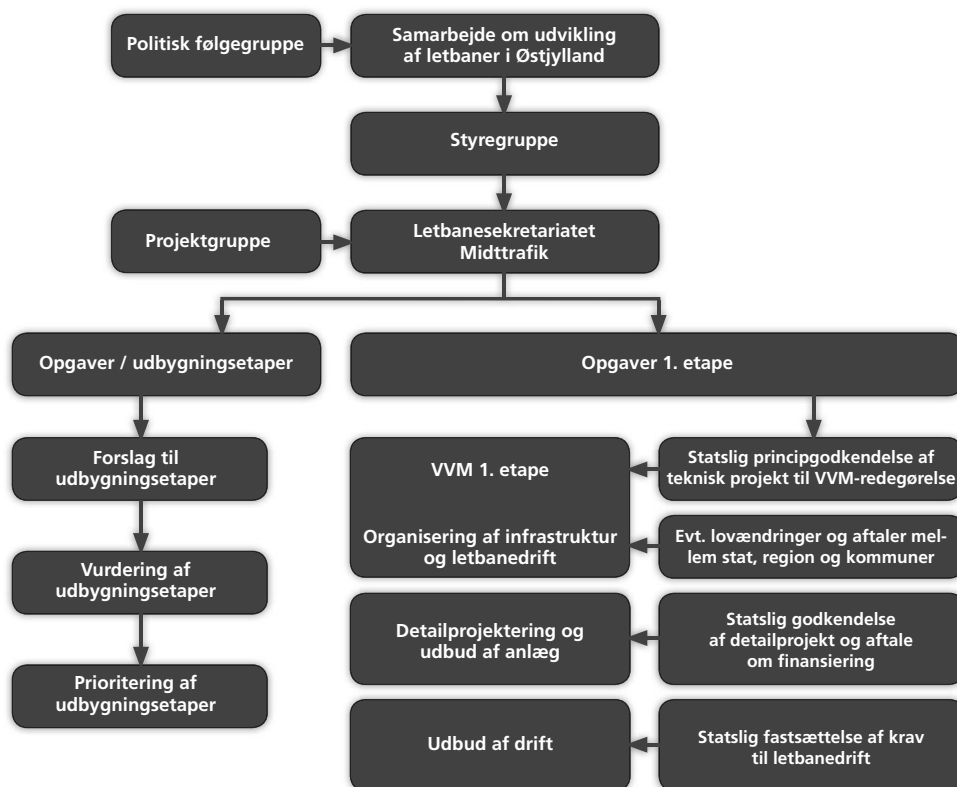
LETBANESAMARBEJDET I ÅRHUS-OMRÅDET

I Århus-området har der gennem længere tid været fokus på at opprioritere den kollektive trafik. Det skyldes bl.a. en stigende belastning af hele trafiksystemet og store byudviklingsprojekter som byudviklingen i Nordhavnen, en ny by ved Lisbjerg og udbygningen af Universitetshospitalet i Skejby.

Århus Byråd besluttede i 2000, at en del af løsningen på de trafikale problemer ville være at etablere busbaner på de store indfaldsveje og at indføre skinnebåren kollektiv trafik i Århus. Busbaner skal på nogle strækninger ses som de første skridt hen mod indførelse af letbaner. Århus Byråd har besluttet, at der skal anlægges busbaner på Randersvej i løbet af 2008/2009.

I 2005 besluttede Århus Byråd sammen med det daværende Århus Amt, at arbejde videre med en plan for et samlet net af letbaner i Århus-området. Siden har staten vist interesse for at løfte den kollektive trafik i Århus gennem en letbaneløsning og i finansloven 2007 besluttede man, at staten bidrager til planlægningen af letbaner i Århus.

I forlængelse heraf aftalte **Region Midtjylland, Midttrafik, Odder, Skanderborg, Favrskov, Randers, Norddjurs, Syddjurs og Århus Kommune** i 2007, at forene kræfterne om et samlet østjysk letbanesystem, et samarbejde, som Silkeborg Kommune forventes at til-



slutte sig. Som følge af samarbejdet har Midttrafik oprettet et Letbanesekretariat.

Letbanesekretariatet har to primære formål:

- At samle kræfterne om at gennemføre visionen om en letbane i Østjylland og styrke de østjyske udviklingsmuligheder ved at give den kollektive trafik et kvalitetsløft, der medfører flere passagerer. Forbedringen skal også mindske trafikproblemerne på vejnettet og skabe miljøforbedringer.
- At sikre gennemførelse af VVM-redegørelse for letbanens 1. etape.



Udgiver: Letbanesekretariatet, Midttrafik,
Søren Nymarksvej 3, 8270 Højbjerg

Projektleder: Ole Sørensen
Letbanesekretariatet, Tlf. 8740 8255, os@midttrafik.dk

Rådgiver: Letbanesekretariatets bygherrerådgiver er
COWI A/S, som også assisterer med visionsarbejdet og
koordinering af VVM-redegørelsen for letbanens 1. etape.

Læs mere om letbanen på www.midttrafik.dk



VISIONEN FOR LETBANEN

Sideløbende med planlægningen af 1. etape arbejder Letbanesekretariatet og letbanesamarbejdets kommuner på fremtidige udbygningsetaper i det østjyske letbanesystem. Herunder bl.a. undersøgelser af passagergrundlag, betjeningsomfang, linjeføring og anlægs- og driftsøkonomi. Visionsarbejdet tager endvidere afsæt i Infrastrukturkommissionens seneste betænkning, der peger på behovet for en samlet planlægning af byudvikling og trafikinvesteringer i Østjylland (området mellem Randers-Kolding).

Forbedring af infrastrukturen i Østjylland forventes at blive et særligt fokusområde i statens fremtidige trafikplanlægning. I Trafikstyrelsens og Vejdirektoratets oplæg til kommissionen indgår bl.a. opgradering af den eksisterende bane til Randers eller en ny banelinje, som

en del af en højhastighedsforbindelse til Aalborg, en ny bane til Silkeborg samt enten en højhastighedsbane eller en udvidelse af kapaciteten på strækningen Århus-Skanderborg. Udbygninger som disse har stor betydning for bane- og letbanebetjeningen i Århus-området, og letbanens etapeudbygning skal derfor ske i overensstemmelse med disse strategier.

Letbanesekretariatets arbejde skal munde ud i et forslag for letbanens etapeudbygning. Der laves en vurdering af de enkelte hoved- og udbygningsetaper, der giver grundlag for at prioritere etaperne og rækkefølgen i udbygningen. Foruden anlægs- og driftsøkonomien indgår den fremtidige byudvikling og samfundsøkonomiske effekter i vurderingen.



Direkte fra stationer i oplandet til rejsemålet i byen (begge fotos fra Kassel)



Det aktuelle forslag til det østjyske letbanenet



LETBANENS 1. ETAPE

Formålet med letbanen er at styrke den kollektive trafik. Allerede i dag er det århusianske vejnet overbelastet i myldretiden og fører til forsinkelser af bustrafikken, unødvendig luftforurening og store støjgener. Med de nye bydele ved Lisbjerg og Elev, udvidelsen af universitetshospitalet i Skejby samt de nye byområder i Nordhavnen peger alt på, at belastningen af trafiksystemet i fremtiden bliver endnu større

Den 1. etape

Grundtanken bag letbanen er, at tage afsæt i Århus-området to nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaabanen, og sammenbinde de to baner med en ca. 12 km ny letbanestrækning. Herved bliver der mulighed for at komme fra de to nærbaner direkte til rejsemål i Århus N.

Den nye letbanestrækning går fra havnen i Århus Midtby mod nord ad Randersvej, forbi Århus Universitet, via Skejby Sygehus og videre i eget spor til Lisbjerg, hvor et større byområde er under opbygning. Fra Lisbjerg føres sporet videre mod øst gennem et nyt byudviklingsområde ved Elev og kobles her sammen med Grenaabanen ved Lystrup. Strækningen vil således give letbanebetjening i en af Århus-områdets mest intensive transportkorridorer.

På strækningen indsættes nye letbanetogsæt, der både kan køre på Odderbanen og Grenaabanens eksisterende spor og på de nye letbanespor. De samme tog kører således både som traditionelle tog mellem byerne og som sporvogne i gaderne i de tætte byområder.

Rygraden i den kollektive trafik

I byområderne bliver letbanen rygraden for den kollektive trafik. Samtidig skal der fortsat sikres et busnet til betjening af lokalområderne. For at sikre optimale forhold for omstigning mellem bil og letbane, etableres der 'parkér og rejs'-anlæg tæt ved den nye motorvejsstrækning Søften-Skødstrup.



Århus Universitet ekspanderer

I løbet af de næste 10-15 år ekspanderer Århus Universitet, således at der kan modtages ca. 10-15.000 flere studerende end de ca. 30.000, der i dag har deres daglige gang på universitetet. Dette vil give en betydelig stigning i antallet af rejser med kollektiv trafik til og fra universitetet.

Udvidelse af Skejby Sygehus

Som led i samlingen af hospitalsfunktionerne i Århus udvides Skejby Sygehus med ca. 250.000 m². Skejby Sygehus bliver Danmarks største, når omlægningen er gennemført om 10-15 år. Med ca. 9.000 ansatte, 600.000 årlige ambulante behandlinger samt gæster og besøgende, vil der være et stort flow af mennesker til og fra sygehuset. Det nødvendiggør et højfrekvent og lettilgængeligt kollektivt trafiksystem.





Hvornår kommer letbanen?

Den nye letbane vil kunne åbnes i 2015.

For letbanens 1. etape udarbejdes der i 2008 og 2009 en VVM-redegørelse, der vurderer de miljømæssige konsekvenser og danner grundlag for et forslag til kommuneplantillæg. I forlængelse heraf udarbejdes der et detailprojekt og forslag til lokalplan for projektet.

Sideløbende udarbejdes forslag til organisering og finansiering af anlæg og drift, så der ved udgangen af 2009

er et samlet beslutningsgrundlag for letbanens 1. etape. Detailprojektering, udbud og etablering af letbanen vil ske fra 2010-2015.

Der kan dog indsættes letbanetog i samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen tidligere, så letbanetogene kan være en realitet i gadebilledet før 2015.



De bynære havnearealer

Med omdannelsen af de nordlige dele af Århus Havn skabes en ny bydel på Nordhavnen med 700.000 etagemeter boliger, erhverv og offentlige institutioner. Udover Ingeniørhøjskolen og Multimediets hus på Honnørkajen, er et af de aktuelle projekter på Nordhavnen byens nye vartegn Light*house, der vil rumme ca. 400 boliger og 25.000 m² hotel, café, restaurant og kontorfaciliteter.

Lisbjerg

Lisbjerg vil de kommende år vokse til en by med 20-25.000 indbyggere koncentreret omkring letbanen. Området vil give et stort nyt passagergrundlag, og det er derfor vigtigt at sikre området en god kollektiv trafikbetjening.



PENGLINGEN TIL ÅRHUS

Århus og Østjylland oplever i disse år en meget kraftig byudvikling. Hertil kommer den stigende pendling. Fra 1993-2006 er pendlingen fra Randers, Silkeborg og Grenå til Århus Kommune steget henholdsvis 86, 71 og 142%. Samtidig er der sket en betydelig spredning af arbejds- og uddannelsespladserne med særlig vækst langs Ringvejen og indfaldsvejene uden for Ringvejen. I dag pendler ca. 40.000 arbejdstagere og studerende dagligt til Århus Kommune fra Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder, Norddjurs og Syddjurs Kommune. Et tal, der forventes at stige de kommende år.

19% af de daglige pendlere har det centrale byområde med direkte kollektive forbindelser som mål. 24%, svarende til ca. 10.000, skal til de mange arbejds- og uddannelsespladser i Århus N, mens 15% pendler til det sydvestlige Århus. For at nå frem til Århus N og Århus SV skal mange skifte til busruter, der kører med relativ lav frekvens i tæt trafik. Det giver lange rejsetider.

Det er netop af denne grund, at letbanens 1. etape skal sikre, at den kollektive trafik giver en god dækning af især Århus N. På sigt vil udbygningen af letbanen give flere af de store arbejdsplads- og boligområder i Århusområdet hurtige og mere effektive trafikforbindelser.



Pendlings-destination	Randers Kommune	Favrskov Kommune	Silkeborg Kommune	Skanderborg Kommune	Odder Kommune	Syddjurs Kommune	Norddjurs Kommune	Alle kommuner
Århus C	22 %	19 %	18 %	19 %	19 %	19 %	17 %	19 %
Århus N	27 %	27 %	25 %	19 %	19 %	24 %	27 %	24 %
Århus SV	10 %	10 %	14 %	25 %	21 %	8 %	8 %	15 %
Pendlere til Århus ialt	5.401	8.292	3.520	11.078	3.678	6.351	1.797	40.117

Fordelingen af pendlerne fra omegnskommunerne til de tre største arbejdspladsområder i Århus. Tallene er fra 2004

Tidsplan

Udbygningsetaper

1. etape

2008

Analyse af udbygningsetaperne

2009

Forslag til prioriteringsrækkefølge for udbygningsetaperne

Februar - april 2008

1. offentlighedsfase for VVM-redegørelsen

April 2008 - november 2009

Udarbejdelse af VVM-redegørelse og kommuneplantillæg
Forslag til organisering og finansiering

November 2009 - januar 2010

2. offentlighedsfase for VVM-redegørelsen



ØKONOMIEN BAG 1. ETAPE

Anlægsøkonomi

Der er i 2006 lavet et skøn over anlægsøkonomien for letbanen inklusiv etablering af det nye letbanenet med elektrificering i byområderne, ændring af vejarealer m.m.

Etableringen af 1. etapes 12 km letbane skønnes at koste ca. 800 mio. kr. (2008-prisniveau), inklusiv broanlæg, hvor letbanen passerer Egådalen. Ændringer på Århus Hovedbanegård og ombygning af sporet langs havnen indgår ikke. Når det tekniske projekt er fastlagt i løbet af 2008, udarbejdes et nyt overslag over anlægsøkonomien.

Der skal bruges i alt 20 nye togsæt i 1. etape, hvoraf 12 bruges til trafikken på de nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaa-banen. Anskaffelse af materiel forudsættes finansieret over driften – ligesom for busserne i dag – og omkostningerne indgår derfor i driftsøkonomien. Det samme gælder nye depoter og værksteder, der også forudsættes finansieret via driften.

Driftsøkonomi

Der er i 2006 lavet en overslagsmæssig beregning af driftsøkonomien for den samlede kollektive trafik i Århus, ud fra den forudsætning, at letbanens 1. etape er etableret i 2015. Beregningerne omfatter de forventede billetindtægter, de forventede nye driftsudgifter til letbanen og den forventede reducerede driftsudgift til den omlagte busstrafik. Resultatet af beregningen er, at billetindtægterne bliver 29 mio. kr. større, end hvis busdriften fortsætter alene.

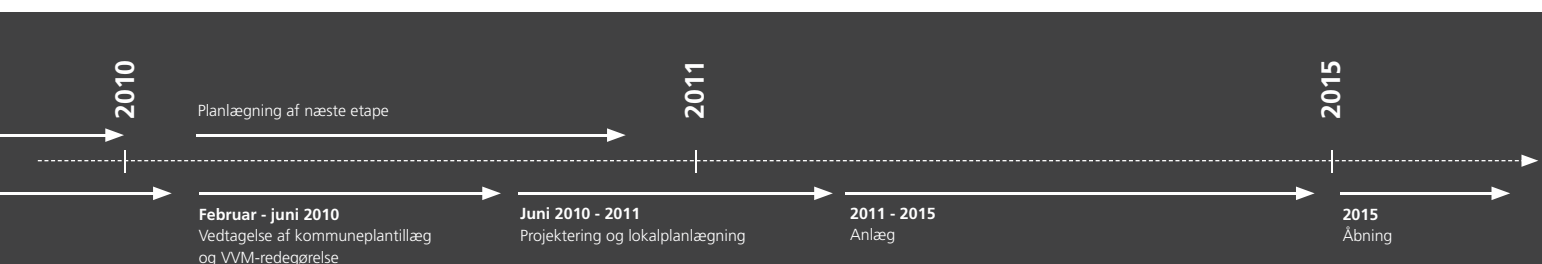
Samtidig vil driftsudgiften stige med 26 mio. kr. Netto-tilskuddet til driften af den kollektive trafik bliver således stort set ens uanset om man etablerer letbanens 1. etape eller fortsætter med busdrift.

Samfundsøkonomi

Driftsøkonomien i forhold til busdrift vil på længere sigt forbedres i takt med den store befolknings- og erhvervsudvikling i Århus-området og i takt med, at det bliver mindre attraktivt at bruge privatbilen til rejsemål i byområdet.

Investeringen i infrastrukturen skal også bæres af samfundsøkonomiske fordele, som ikke afspejles direkte i driftsøkonomien. Eksempelvis lavere rejsetider i den kollektive trafik og miljøforbedringer

Høj kvalitet i den kollektive trafik er forudsætningen for at nå den politiske målsætning om at flytte en større andel af rejserne i byområdet væk fra privatbilen.



Miljøgevinster ved letbaner

Med en letbane følger miljøgevinster som reduktion af energiforbrug, støj og luftforurening. UITP, den internationale sammenslutning for kollektiv trafik, vurderer, at det gennemsnitlige energiforbrug pr. passagerkilometer med letbanedrift i bytrafik er ca. 2/3 af energiforbruget for en passagerkilometer med bus. Med elektrisk drift kan CO₂-udslip i princippet helt undgås, hvis strømmen produceres CO₂-neutralt.



Energiforbrug (megajoule) pr. passagerkilometer: Letbane og bus

Bytrafik	Produktion af køretøj	Brændstofforbrug i drift	Total
Letbane	0.7	1.4	2.1
Bus	0.7	2.1	2.8

Kilde: Energy Conservation and Emission Reduction Strategies, TDM Encyclopedia

Letbanetogene er elektriske i det tætte byområde og skåner således lokalmiljøet for de skadelige stoffer fra de busser, der erstattes af letbanen. Samtidig vil letbanen reducere biltrafikken, fordi den er et mere attraktivt alternativ til privatbilen. Dog kan omlægning af biltrafikken i forbindelse med letbanen lokalt give større miljøgevinster.



Århus, den 8. oktober 2008

Infrastruktur i udvikling

Aftale om anbefaling af fremtidige investeringer på infrastrukturområdet

Der er mellem Socialdemokraterne, Venstre, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det konservative Folkeparti i Århus Byråd indgået aftale om anbefaling af fremtidige statslige investeringer på infrastrukturområdet.

Ud fra nogle overordnede principper ønsker forligspartierne at pege på en række tiltag for den fremtidige infrastrukturudvikling, der efter forligspartiernes vurdering på afgørende vis vil kunne understøtte den fremtidige vækst og udvikling i Vestdanmark.

Mobilitet er en afgørende rammebetingelse i et moderne samfund. Udvekslingen af viden, varer og tjenesteydelser forudsætter en velfungerende infrastruktur. En velfungerende infrastruktur er derfor afgørende for sikring af konkurrenceevnen og dermed fortsat vækst og udvikling.

Dele af trafiksystemet i det østjyske område er i dag belastet og oplever forsinkelser som følge af stigende trafikmængder og slitage på infrastrukturen. Med fortsat stigende trafikmængder, herunder som følge af stærk vækst i det østjyske område, vil problemerne blive større fremover. Hvis den fremtidige fremkommelighed skal sikres, kræver det både hurtig handling og langsigtet strategisk tænkning.

En løsning af de eksisterende og fremtidige udfordringer på transportområder kræver samtidig, at transportsektorens udledning af CO₂ reduceres. Det er derfor helt afgørende, at den kollektive trafik opprioriteres og oplever et kvalitetsmæssigt løft, så den på centrale strækninger kan være et reelt konkurrencedygtigt alternativ til bilen.

Byudviklingen i Østjylland har de senere år været særdeles kraftig. I Miljøministeriets Landsplanredegørelse fra 2006 peges der på udviklingen af et østjysk bybånd fra Randers i nord til Kolding i syd. Den fortsatte udvikling af en stærk østjysk byregion er afhængig af interaktion mellem byerne og dermed af at fremkommeligheden forbedres gennem udbygning og modernisering. Behovet for et fremtidigt fokus herpå understreges af Infrastrukturkommissionen, der i sin betænkning peger på behovet for en samlet plan for udviklingen af infrastrukturen i byregion Østjylland.

Århus har de seneste år markeret sig som Danmarks førende vækstcenter hvad angår væksten i antallet af arbejdspladser. Rollen som vækstcenter og som Vestdanmarks hovedby kræver forbindelser til omverdenen for såvel varer som personer.

Forbindelser til omverdenen drejer sig ikke kun om det nationale plan. En bedre international opkobling vil forbedre mulighederne for samarbejde til gavn for erhvervsliv, uddannelsesinstitutioner, offentlige myndigheder m.m.

I forlængelse af Infrastrukturkommissionens betænkning har Regeringen annonceret en samlet plan for de fremtidige infrastrukturinvesteringer. Af hensyn til den fortsatte udvikling i Vestdanmark, herunder i og omkring Århus, ønsker Århus Kommune at pege på en række centrale infrastrukturprojekter, der bør indgå i en Folketingsaftale om fremtidige infrastrukturprojekter.

Som overordnet værdiramme er forligspartierne enige om, at man skal arbejde hen imod etablering af et flerstrengt system på vej- og baneområdet. Det skal ses i sammenhæng med en overordnet strategisk betragtning om, at det store trafikale H ikke er tilstrækkeligt til at løse de langsigtede trafikale udfordringer, som Danmark står overfor. Et flerstrengt system vil reducere rejsetiderne, være robust overfor trafikstigninger, give mulighed for samspil mellem forskellige trafikformer og give større forsyningssikkerhed end det eksisterende enstrengede system.

Projekterne har forskellig karakter, da nogle er her og nu prioriteringer, mens andre har en mere langsigtet og strategisk rolle.

Forligspartierne er enige om, at der her og nu er et stort behov for, at Staten investerer – og involverer sig - i følgende projekter

- Etablering af et sammenhængende letbanesystem i Århusområdet, der på sigt forbinder Århus og de større byer i det østjyske område gennem effektive kollektive transportforbindelser m.h.p. at give den lokale/regionale kollektive trafik et massivt løft. Statens bidrag skal ses som et ligeværdigt bidrag til Århus Kommunes egen investering i projektet, altså at Staten og Kommunen hver bidrager med 50% (første etape er estimeret til i alt ca. 1 mia. kr.)
- En udvidelse af E45, som skal bidrage til at løse flaskehalsproblemerne i det Østjyske bybånd
- Etablering af hurtige togforbindelser fra Århus mod hhv. København og Hamburg ved at etablere nyanlæg samt opgradere og elektrificere relevante strækninger af det eksisterende banenet. Elektrificering af hovedbanenettet nord for Fredericia er i øvrigt en altafgørende forudsætning for, at Jylland matcher den udvikling af jernbanenettet der er foregået i den øvrige del af landet og den udvikling der foregår i Europa.

Langsigtede investeringer:

Forligspartierne er enige om, at det på længere sigt, jfr. den overordnede vision, er nødvendigt at planlægge investeringer i:

- I den sammenhæng er etablering af en fast forbindelse over Kattegat til hurtigtog og biler en særdeles vigtig brik i en ny øst-vest-gående akse. Derfor opfordrer forligspartierne Regering og Folketing til snarest muligt at få igangsat en egentlig foranalyse af projektet således, at man får et tilbunds-gående og gennemarbejdet grundlag at træffe den endelige beslutning på.
- Som et væsentligt element i etableringen af det såkaldte dobbelte H – forslår forligspartierne ligeledes, at muligheden for etablering af en eventuel Midtjysk motorvej undersøges snarest muligt.

Da der vil gå en årrække inden en fast forbindelse over Kattegat kan stå færdig, vil forligspartierne i den mellemliggende periode arbejde for at muliggøre visionen om en flydende Kattegatbro. Det vil i første omgang bestå i, at Molsliniens flytning til Østhavnen fremrykkes til 2015, hvor det nye havneafsnit senest forventes at være etableret. Det skal i den sammenhæng understreges, at Molsliniens flytning ikke kan finde sted før Marselistunnelen kan ibrugtages, hvilket ligeledes forventes at ske senest i 2015.

Forligspartierne understreger, at nærværende anbefalinger skal ses i sammenhæng med de anbefalinger som Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen i fællesskab formulerede i et indspil til infrastrukturkommissionen i juni 2007. Århus Kommune bakker således stadig fuldt og helt op omkring de i indspillet prioriterede projekter.

Det skal bemærkes, at f.s.v. angår E45 tager Socialistisk Folkeparti forbehold.

Socialdemokraternes Byrådsgruppe

Venstres Byrådsgruppe

Det Radikale Venstres Byrådsgruppe

Det konservative Folkepartis Byrådsgruppe

Socialistisk Folkepartis Byrådsgruppe

Partierne bag aftalen lægger stor vægt på, at den bakkes op af bysamfundet Århus.

Niels Opstrup
Medformand for erhvervskontaktudvalget

Hans Halvorsen
Medformand for erhvervskontaktudvalget
Formand LO, Århus

Peter Kjær
Erhverv Århus

Michael Anker
Dansk Byggeri

Lauritz B. Holm-Nielsen
Aarhus Universitet

Bjarne Mathiesen
Århus Havn