

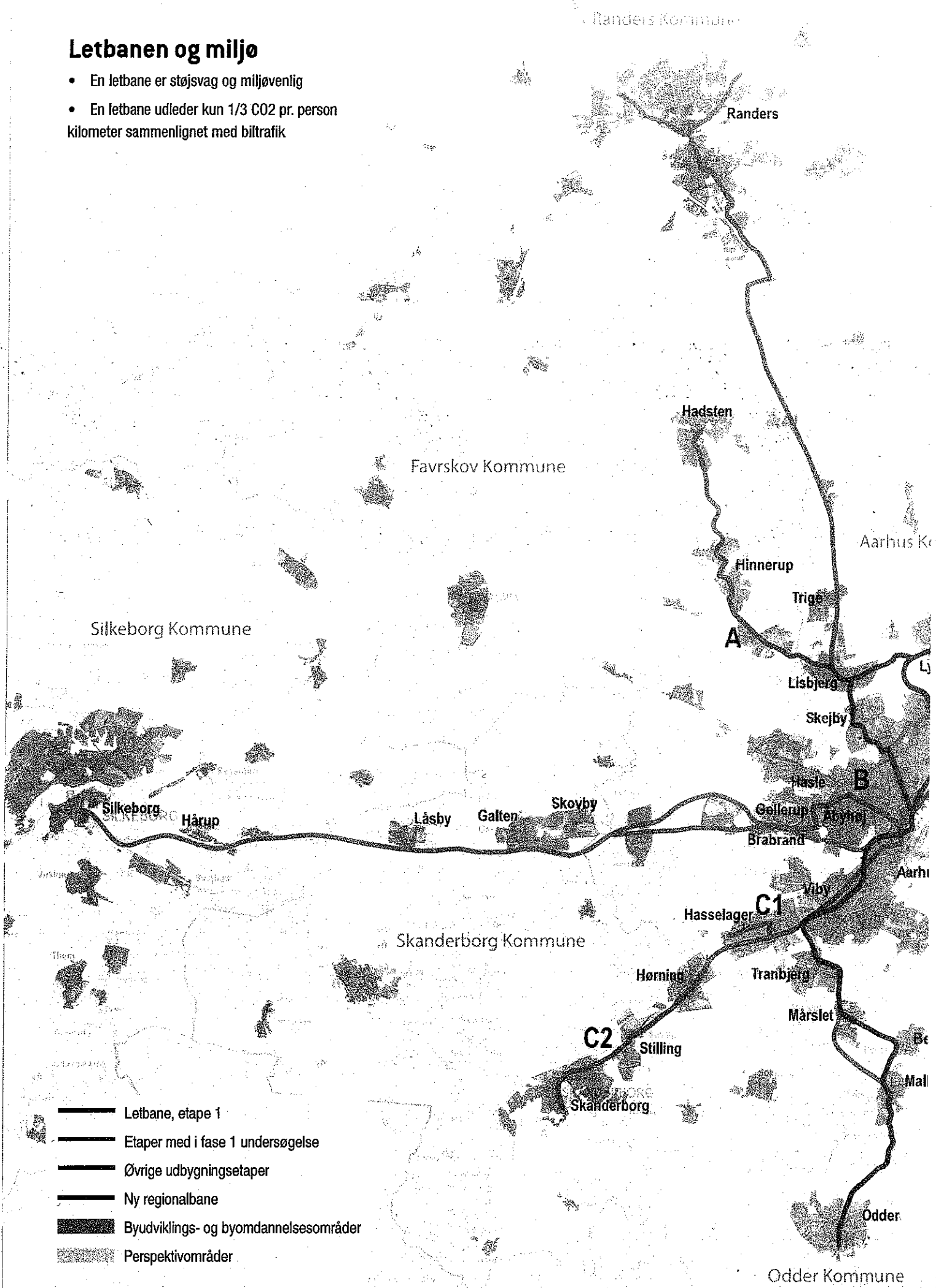
Letbaneudbygning i Aarhusområdet

Fase 1-undersøgelse



Letbanen og miljø

- En letbane er støjsvag og miljøvenlig
- En letbane udleder kun 1/3 CO2 pr. person kilometer sammenlignet med biltrafik



- Letbane, etape 1
- Etaper med i fase 1 undersøgelse
- Øvrige udbygningsetaper
- Ny regionalbane
- Byudviklings- og byomdannelsesområder
- ⋯ Perspektivområder

"Fingerplan" for Østjylland

Forudsætningen for at tiltrække passagerer til den kollektive trafik i en større sammenhængende storbyregion er, at rejsetiderne skal være konkurrencedygtige i forhold til privatbilerne. Det kræver, at ryggraden i den kollektive trafik består af linjer med høj frekvens, prioritet og fremkommelighed. Samtidig skal byudviklingen samles omkring de akser, som bærer en effektiv kollektiv trafik med korte afstande mellem byfunktioner og let tilgængelige stoppesteder.

Otte østjyske kommuner (Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs) er gået sammen om at skabe et effektivt transportsystem og en "fingerplan", der kan binde Aarhusområdet sammen og understøtte byudviklingen og brugen af kollektiv trafik i landets næststørste byområde. Letbanen er en afgørende forudsætning for at realisere den fremtidige målsætning for byudviklingen i Østjylland.

Kortet præsenterer "fingerplanen", som et net af letbaner i og imellem de større byer i Aarhusområdet. Det er vurderet, at betjeningen af Silkeborg sker mest effektivt via en ny hurtig regionalbane mellem Aarhus og Silkeborg med gode forbindelser og omstigningsmuligheder til letbanesystemet.

Letbanen og byudvikling

Af kortet fremgår det, at kommunernes byplanlægning understøtter letbanen ved at planlægge og placere nye byer og byområdesområder omkring de korridorer, som letbanen skaber.

Kommunerne i Letbanesamarbejdet har gennemført en omfattende tilpasning i de seneste kommuneplaner, så byudviklingen nu er planlagt, så den i langt højere grad understøtter udbygningen af en fremtidig letbane.

Nem og bekvemt

Hver dag pendler cirka 60.000 personer mellem Aarhus og de øvrige kommuner i Aarhusområdet. "Fingerplanen" og letbanestrukturen understøtter deres pendlingsmønstre, så det fremover vil blive endnu mere bekvemt og nemt at benytte kollektiv trafik.

Busdriften er i 2010/2011 ændret og effektiviseret, så bussernes linjeføring og frekvens tilgodeser rejser mellem hjem og arbejde. I planlægningen af busnettet er der taget højde for en fremtidig letbane.

Når letbanen er fuldt udbygget, vil man således have et net bestående af jernbaner, herunder en ny nærbane mellem Silkeborg og Aarhus, letbanen og et højklasset busnet, der tilsammen udgør et stærkt og konkurrencedygtigt kollektivt trafiksystem, som er i stand til at løfte fremtidens vækst i trafikken.

Letbanens etaper

Letbanens 1. etape består af de nuværende lokalbaner, Grenaabane og Odderbane samt en ny 12 kilometer dobbeltsporet letbanestrækning. Letbanen løber fra Grenaabane ved Nørreport og betjener Aarhus N, Skejby Sygehus og nye byudviklingsområder i Lisbjerg og Elev, inden den igen forbindes med Grenaabane ved Lystrup Station. 1. etape forventes at være i drift i 2015-2016.

Sideløbende med planlægningen af letbanens 1. etape har kommunerne i Letbanesamarbejdet indledt arbejdet med mulige udbygningsetaper. Der er i 2011 gennemført en fase 1-undersøgelse af følgende udvalgte etaper:

- A1: Lisbjerg Vest-Hinnerup st.
- A2: Lisbjerg Vest-Hinnerup st.-Rylevej
- B: Banegårdspladsen-Brabrand
- C1: Banegårdspladsen-Hasselager/Kolt
- C2: Banegårdspladsen-Hasselager/Kolt-Skanderborg

Fase 1-undersøgelsen er et udspil til, hvordan letbanen i Aarhusområdet kan udbygges. Undersøgelsen skal indgå i den lokale og statslige prioritering af de næste etaper. Undersøgelsen har samtidig et detaljeringsniveau, så den dækker kravene til en fase 1-undersøgelse i henhold til Transportministeriets budgetteringsprincipper for anlægsprojekter, "Ny anlægsbudgettering". Principperne indeholder blandt andet krav til de samfundsøkonomiske beregninger og medfører, at undersøgelsen kan fungere som sidste niveau, inden VVM-undersøgelser sættes i gang. Resultaterne af den samfundsøkonomiske analyse bør ses i sammenhæng med de ikke-værdisatte effekter og hensyn - blandt andet hvordan en udbygning af letbanen kan og vil understøtte den ønskede byudvikling i kommunerne.

Læs mere om udbygningen af letbanen og fase 1-undersøgelsen på www.letbanerimidttrafik.dk



Hvad koster en udbygning af letbanen?

En udbygning af Letbanen i Aarhusområdet bestående af etaperne A-C kan bygges for 3,2 mia kr. inkl. 50 procent i korrektionsreserve. Omkostningerne til driften vil hvert år netto være i størrelsesordenen 35 mio. kr. ekskl. kapitalomkostninger til infrastrukturen.

I følsomhedsanalyserne til fase 1-undersøgelserne ligger den interne rente (det årlige samfundsøkonomiske afkast af investeringerne) for udbygningsetaperne på omkring 1,3 procent. Justeres beregningerne ud fra, at det er mere komfortabelt at køre med letbane end eksempelvis bus, vil den interne rente ligge på op til 3-4 procent.

Til sammenligning var den interne rente for Metroens Cityring i København beregnet til 3,1 procent.

Den samfundsøkonomiske analyse værdisætter ikke fuldt ud letbanens betydning for byudviklingen i Aarhusområdet, hvilket bør indgå parallelt med den samfundsøkonomiske analyse i beslutninger om den videre udbygning i Aarhusområdet.

A1: Lisbjerg Vest – Hinnerup st.

Længde:	8,2 km
Standningssteder:	7
Rejsetid:	15 min
Anlægsudgifter *:	596 mio. kr.
Anlægsudgift pr. km:	73 mio. kr.
Driftsudgifter **:	4,8 mio. kr.

A2: Lisbjerg Vest – Hinnerup st. – Rylevej

Længde:	10,2 km
Standningssteder:	10
Rejsetid:	19 min
Anlægsudgifter *:	725 mio. kr.
Anlægsudgift pr. km:	71 mio. kr.
Driftsudgifter **:	6,8 mio. kr.

B: Banegårdspladsen – Brabrand

Længde:	6,5 km
Standningssteder:	2
Rejsetid:	16 min
Anlægsudgifter *:	23 mio. kr.
Anlægsudgift pr. km:	96 mio. kr.
Driftsudgifter **:	2,0 mio. kr.

C1: Banegårdspladsen – Hasselager/Kolt

Længde:	11,6 km
Standningssteder:	16
Rejsetid:	24 min
Anlægsudgifter *:	906 mio. kr.
Anlægsudgift pr. km:	78 mio. kr.
Driftsudgifter **:	4,9 mio. kr.

C2: Banegårdspladsen – Skanderborg

Længde:	25,9 km
Standningssteder:	30
Rejsetid:	42 min
Anlægsudgifter *:	2.012 mio. kr.
Anlægsudgift pr. km:	78 mio. kr.
Driftsudgifter **:	36,7 mio. kr.

AC: Samlet udbygning A1, B og C2

Længde:	40,6 km
Standningssteder:	48
Anlægsudgifter *:	3.196 mio. kr.
Anlægsudgift pr. km:	79 mio. kr.
Driftsudgifter **:	35,5 mio. kr.

* Inkl. korrektionsreserve på 50 procent

** Driftsudgifter er opgjort som årlige netto mer-omkostninger i forhold til busdrift ekskl. kapitalomkostninger til infrastrukuranlæg.

Letbanesamarbejdet

Otte østjyske kommuner (Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs), Region Midtjylland og Midttrafik samarbejder om at etablere en letbane, som skal binde de østjyske byer sammen.

Letbanesamarbejdet er et element i kommunernes bestræbelser på at mindske trængslen på vejnettet, forbedre miljøet og give den kollektive trafik det nødvendige kvalitetsløft i relation til rejsetid og komfort for at kunne tiltrække flere passagere.