

Aarhus Kommune
 Teknik og Miljø
 Center for Byudvikling og Mobilitet, Planafdelingen
 Kalkværksvej 10
 8000 Aarhus C



Anmodning om igangsætning af VVM-procedure for projektet "Letbane fra Lisbjergskolen til Hinnerup"

Aarhus Letbane I/S anmoder hermed om igangsætning af VVM for projektet: "Letbane fra Lisbjergskolen til Hinnerup".

DATO

29.09.2015

Projektet omfatter infrastrukturen for en letbane fra Lisbjergskolen til Hinnerup. Desuden indgår undersøgelse af mulighederne for at etablere et parker og rejs-anlæg umiddelbart vest for E45 med gode adgangsforhold til og fra motorvejen.

JOURNAL NR

AALRTDOCID-49-105364

Der er tale om et bilag 1-anlæg, som i henhold til VVM-bekendtgørelse nr. 1184 af 6. november 2014 udløser kommuneplantillæg med VVM i både Favrskov og Aarhus Kommuner.

KONTAKTPERSON

Britta Degn

Projektchef

M: 3070 3957

blde@aarhusletbane.dk

VVM-myndigheden for projektet er således delt mellem de Aarhus Kommune og Favrskov Kommune. Til orientering er der ligeledes sendt et anmelderbrev om igangsætning af VVM-forløbet til Favrskov Kommune.

En beskrivelse af projektet og baggrunden herfor er vedlagt denne anmeldelse.

Jeg ser frem til en hurtig tilbagemelding på denne anmeldelse og står selvfølgelig til rådighed med yderligere oplysninger til projektet.

Venlig hilsen

Claus Rehfeld Moshøj

Direktør, Aarhus Letbane

Bilag:

- Projektbeskrivelse, Letbane, Lisbjergskolen – Hinnerup, Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, juni 2015.

Bilag 3

Aarhus letbane

Lisbjergskolen – Hinnerup

Beskrivelse af projekt til opstart af VVM-proces.



Djurslandmotorvejen og E45. Letbane, Parker og rejs. Set mod nord med ny bebyggelse mellem Århusvej og Delta .

**Aarhus Kommune.
Teknik og Miljø.
Juni 2015.**

1. Indledning

Notat giver en overordnet beskrivelse af projektforslaget for letbaneetapen Lisbjergskolen – Hinnerup med henblik på igangsætning af VVM-processen.

Projektets linjeføring har baggrund i tidligere undersøgelser og beslutninger. Linjeføringen indgår i kommuneplanen og i byudviklingsplanerne for Lisbjerg.

VVM-myndigheden for projektet er delt mellem Aarhus Kommune og Favrskov kommune. Den største del af projektet ligger i Favrskov Kommune.

VVM-processen koordineres mellem de to kommuner.

2. Resumé

Linjeføringen for letbanen i Lisbjerg Byudviklingsområde er overordnet fastlagt i planerne for området. Projektforslaget følger disse. I den videre proces vil letbaneprojektet skulle tilpasses eventuelle ændringer og konkretiseringer af planerne for byudviklingsområdet.

På en strækning – mellem det planlagte byudviklingsområde og motorvejen forløber letbanen i åbent land. Her er det væsentligt at letbanen får et direkte forløb frem til krydsningen med E45, og at den ligger opå et sted der hænger godt sammen med det videre forløb i Favrskov kommune.

Yderligere materiale vedrørende letbaner i Aarhus-området kan findes på

<http://www.letbanen.dk/om-letbanen/mediatek/>

Her findes historisk materiale og materiale vedrørende etape 1, planerne for det samlede letbanenet og for aktuelle udbygningsetaper, herunder også vedrørende etapen mellem Lisbjergskolen og Hinnerup:

”Letbaner i Favrskov, supplerende strækningsgennemgang marts 2014”

3. Forudsætninger

En række undersøgelser og planlægningsmæssige overvejelser, samt politiske beslutninger ligger til grund for det net at letbaner der arbejdes med, og som etapen til Hinnerup indgår i.

Desuden er en række mere tekniske krav og retningslinjer vigtige for at letbaneprojektet kan gennemføres i en høj kvalitet. Nedenfor er kort resumeret nogle vigtige planer og projektforsættninger.

3.1 Planlægningsmæssige forsættninger

Letbanens linjeføring og projektets konkrete løsninger skal forholde sig til en række mere overordnede politikker og planer, herunder:

"Samspil 2025" der er en vision for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Østjylland. Heri er foreslået at den nye bane til Silkeborg skal være 2 sporet, og at der etableres en terminal i Brabrand. Letbanen føres ud til denne. Terminalen skal ses i sammenhæng med at der – i "TogfondenDK" - er i 2014 afsat 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg. I denne undersøgelse skal bl.a. også belyses synergieffekter med Timemodellen og Aarhus letbane. Beslutning om projektet, herunder om igangsætning af en VVM-undersøgelse vil ske senest i 2024.

"Kommuneplan 2013". Heri indgår et sammenhængende net af letbaner, herunder også en letbanetape til Hinnerup og med et videre forløb mod Hadsten. Desuden indgår en afgang mod Trige der evt. kan videreføres til Randers.

"Lisbjerg Byudviklingsområde"

Byrådet besluttede i 2001 at gennemføre en byplanidékonkurrence om et nyt byområde i Lisbjerg. Letbanen har været en integreret del af den efterfølgende planlægning. Byudviklingsplanerne og letbanens etape 1 med et forløb gennem området er under realisering.

Byrådet gav i 2013 bevilling til den første etape af Lisbjerg Bygade og besluttede i den forbindelse at gennemføre en første etape af etappen mod Hinnerup mod vest til Lisbjergskolen.

Planerne for byudviklingsområdet udvikles og konkretiseres løbende.

3.2 Projektforsættninger

Principielt er der tre forskellige måder, hvorpå letbanesporene kan anlægges.

Eget tracé, hvor letbanen kører i sit eget gadeafhængige tracé, som en traditionel jernbane.

Særligt tracé, hvor letbanen kører i sit eget gadeafhængige tracé.

Delt tracé, hvor letbanen deler trace med anden trafik. Når letbanens spor også skal være kørebane er det af stor betydning at den anden trafik er begrænset og/eller at den kan reguleres signalteknisk, så der ikke – eller kun i begrænset omfang – opstår forsinkelser.

På den del af Hinnerup-etapen der forløber i Aarhus kommune vil "Eget trace" og "Særligt trace" komme i anvendelse. Særligt trace benyttes hvor letbanen forløber i vejene i området, og eget trace ved forløb i åbent land, eller på anden måde uafhængigt af en vej.

Projektet udarbejdes så det er fleksibilitet med hensyn til valg af tog. Der regnes med tog der er 2,65 meter brede, hvilket betyder at tog fra de fleste leverandører vil kunne benyttes. For at få niveaufri indgang til togene vil perronerne skulle være ca. 30 cm høje. Perronlængden forudsættes at være ca. 42 meter. Som udgangspunkt skal en sidelagt perron være minimum 2,7 meter og en midtlagt minimum 4,5 meter bred.

For at tilgodese hensynet til kørehastighed, komfort og ønsker om at minimere sliddet på skinnerne benyttes særlige retningslinjer for kurver mv.

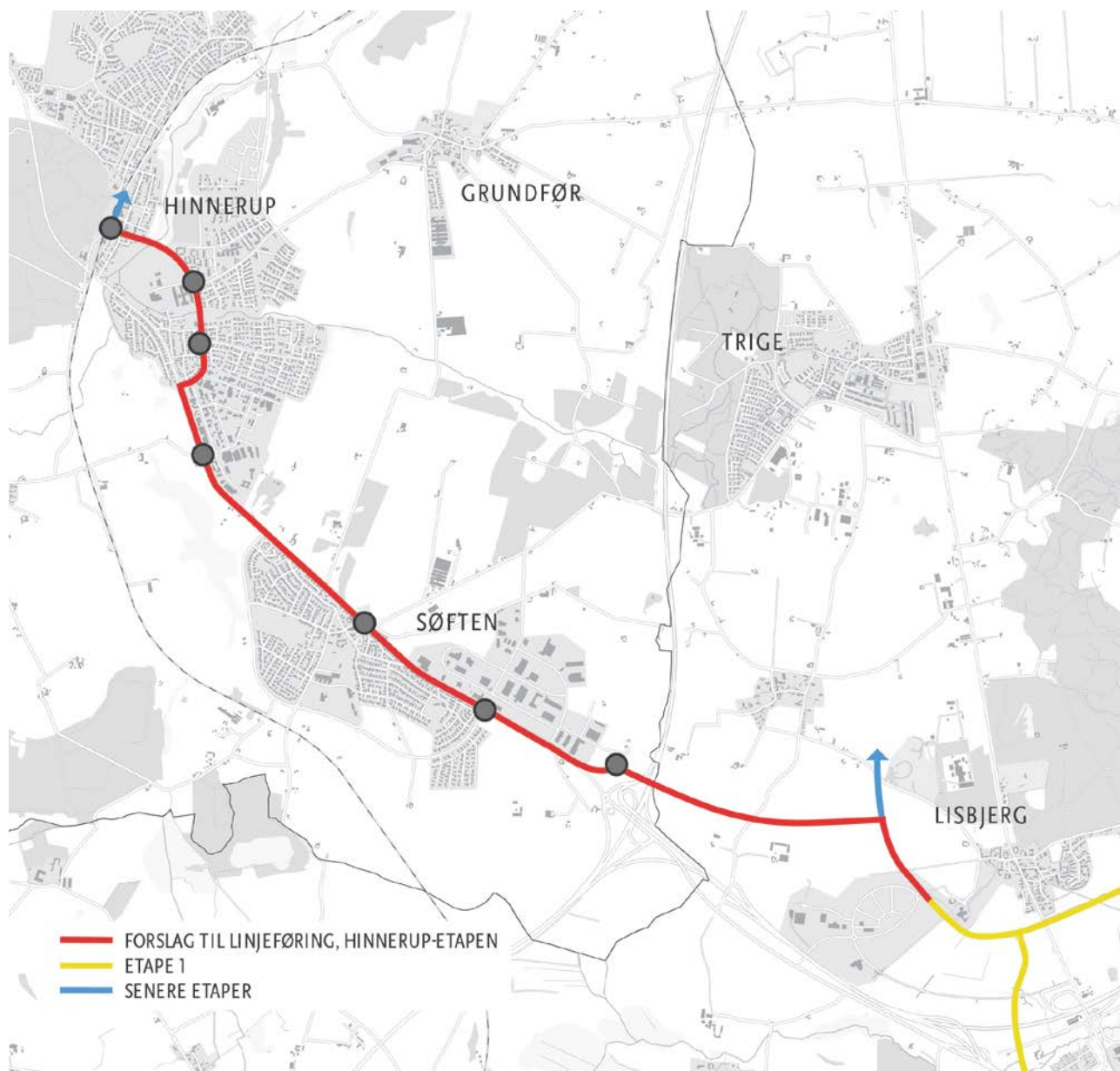
Der tages udgangspunkt i at strømforsyningen etableres efter samme principper som for letbanens etape 1. Det vil, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt, sige som midtstillede master. Som for etape 1 vil der være steder, hvor dette ikke er hensigtsmæssigt.

4. Beskrivelse

4.1 Indledning

Projektet omhandler infrastrukturen for en letbane fra Lisbjergskolen til Hinnerup.

Det samlede forløb fremgår nedenfor. VVM-myndigheden er delt mellem Aarhus og Favrskov kommuner.



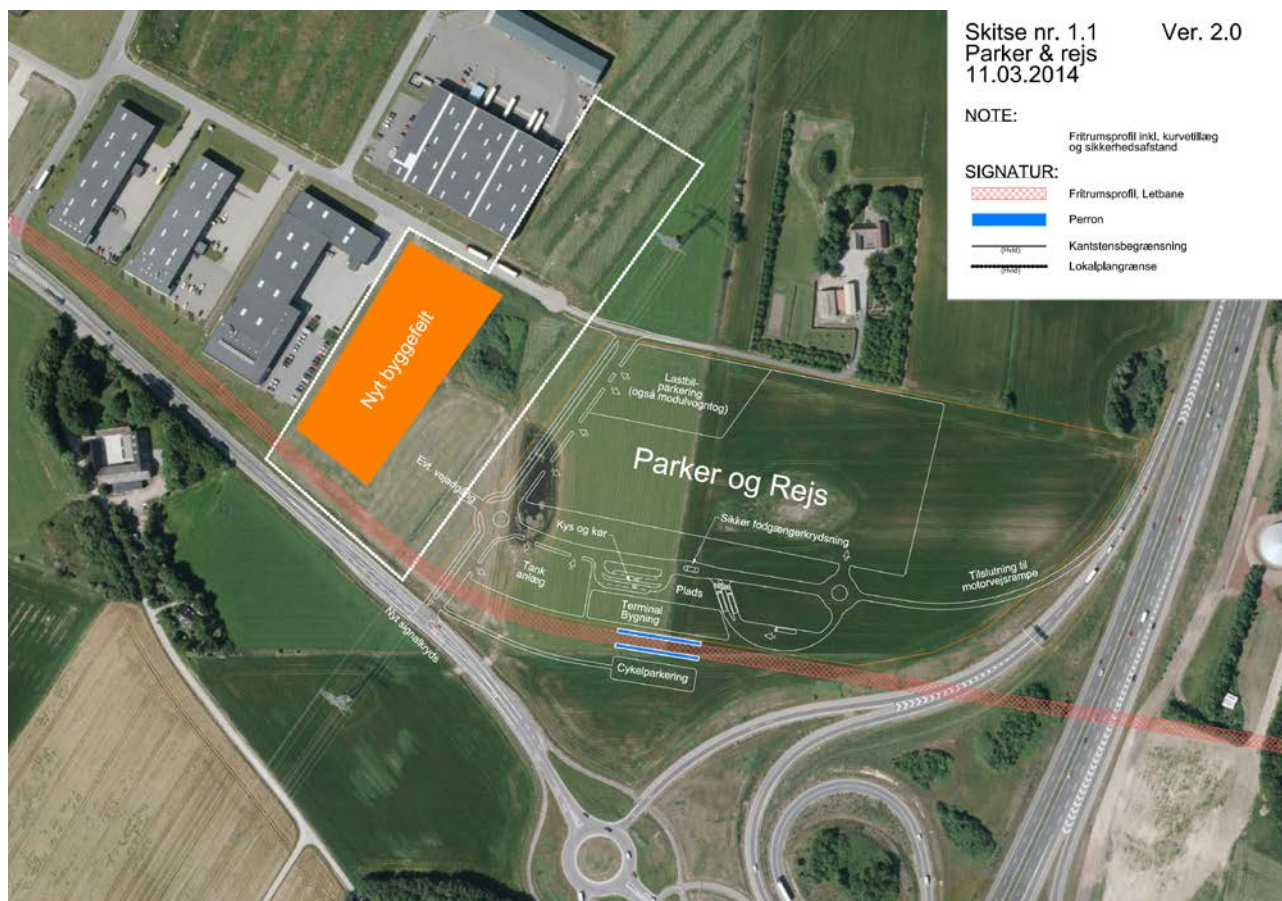
Terminaler

Terminaler, forstået som større knudepunkter i infrastrukturen, hvor forskellige transportmidler kan kombineres, er vigtige for letbanen.

Her kan der være mulighed for at stige om mellem tog og bus, og for at parkere bil eller cykel. Terminalerne giver mulighed for at forbedre samspillet mellem de kollektive trafikmidler, og for at kombinere den individuelle og den kollektive trafik.

I Lisbjerg Byudviklingsområde indgår en terminal i form af et parker og rejs-anlæg umiddelbart nord for Djurslandmotorvejen, hvor der er gode tilkørselsforhold til Djurslandmotorvejen og til blandt andet Randersvej

Som et særligt punkt i letbaneprojektet indgår desuden, med baggrund i "Samspil 2025", et ønske om at etablere et parker og rejs-anlæg umiddelbart vest for E45. Hér undersøges mulighederne for at etablere gode adgangsforhold til og fra E45.



Med en endestation ved Hinnerup station vi der her være mulighed for omstigning til regionaltoget og –busser. Videreføres letbanen til Hadsten vil der her være mulighed for omstigning til tog på hovedbanen.

4.2 Letbanen mellem Lisbjergskolen og E45

Letbanens tracé er set i sammenhæng med at der etableres en ny "Lisbjerg Bygade", således at letbanen forløber midt i denne. Se illustrationen nedenfor.



Projektet for letbanen vil skulle tilpasses den videre udvikling og konkretisering af planerne for byudviklingsområdet.

Det videre forløb fra en ny Høgemosevej til E45 er ikke bundet af tidligere planlægning, men bør have et direkte forløb til et egnet krydsningspunkt med E45 og under hensyntagen til det videre forløb i Favrskov kommune.