

Letbane i Aarhusområdet – etape 1

Grundlag og forudsætninger

Aarhus Byråd har i juni 2011 vedtaget kommuneplantillæg for letbane i Aarhusområdet – etape 1 samt i juni 2012 kommuneplantillæg for en mindre ændring af letbanens linjeføring ved Skejby.

En beskrivelse af projektet for letbanens etape 1 og vurdering af dets påvirkning af miljøet findes i rapporten *VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Aarhusområdet – etape 1* (november, 2009).

På grundlag af VVM -redegørelsen/miljørapporten er det Aarhus Byråds samlede vurdering, at projektet Letbane i Aarhusområdet – etape 1 bør fremmes, selv om projektet bl.a. vil medføre visuelle påvirkninger af omgivelserne og i anlægsfasen kan medføre eksempelvis støv-, støj- og vibrationsgener samt trafikale gener.

I vurderingen heraf har det bl.a. været afgørende:

- At der med letbanens etape 1 etableres et højklasset kollektivt trafiksystem med stor kapacitet og hyppige afgange i en af de største trafikkorridorer i Aarhus samt med direkte forbindelse til vigtige dele af oplandet
- At letbanens etape 1 kan understøtte den planlagte byudvikling, herunder især omdannelsen af De Bynære Havnearealer, udvidelsen af Det Nye Universitetshospital i Skejby og etableringen af nye byer i Lisbjerg og Elev
- At letbanens etape 1 med el-drift på den mest trafikerede strækning er vigtig i forhold til realisering af Klimaplanens mål om at fremme eldrevne trafiksystemer, der på sigt kan forsynes med el fra CO₂-neutral el-fremstilling
- At der med letbanens etape 1 forventes at ske en overflytning af bilister til den kollektive trafik, og at letbanen har potentiale til en yderligere overflytning, hvilket bl.a. er vigtigt i forhold til realisering af Klimaplanens mål om at nedbringe CO₂-udledningen fra trafikken
- At letbanen nok vurderes at ville blive et markant element i bybilledet og landskabet, men at negative visuelle påvirkninger af omgivelserne vil kunne afhjælpes ved en arkitektonisk bearbejdning af anlæggene
- At der kun vil ske mindre indgreb i beskyttede naturområder (§ 3 områder), og at der herved ikke går væsentlige naturværdier tabt, samt at der etableres faunapassager til sikring af spredningskorridorer for vilde dyr
- At anlægsarbejdet vurderes at kunne tilrettelægges, så der ikke vil ske ødelæggelse af raste og yngleområder for odder og flagermus, som er strengt beskyttede dyrearter
- At anlægsarbejdet vurderes at kunne tilrettelægges uden væsentlige vedvarende påvirkninger af grundvand og overfladevand.

Ikke mindst som følge af opstilling af master til kørestrømsledninger vil letbanen blive et markant element i bybilledet og landskabet. Der skal derfor i den videre planlægning for og detaljering af letbaneprojektet arbejdes for en arkitektonisk indpasning af master og reduktion af mastetyper og antal, herunder eventuelt udskiftning af eksisterende master i byrummet, med henblik på at opnå et samlet og harmonisk udtryk for masterne. Endvidere bør udviklingen i teknologierne for ledningsfri kørsel følges for på sigt eventuelt at etablere ledningsfrie elstrækninger. På grund af udsigten til Aarhus Bugt vurderes strækningen ad Nørrebrogade-Randersvej at være mest kritisk i forhold til ophængning af kørestrømsledninger og placering af master. Her må det ved detaljering af projektet indgå i overvejelserne at anvende centerplacerede master, selv om dette oprindeligt er fravalgt i VVM -redegørelsen, hvis der hermed kan opnås et samlet set mere harmonisk bybillede, samtidig med at vejens aksiale forløb understreges, og udsigten til bugten bevares og bidrager til vejrummets kvalitet.

Sydøst for henholdsvis Lisbjerg og Elev skal letbanen tilpasses to fremtidige nye byområder. Her er letbanen vist med en linjeføring, som er optimeret, så den især tager hensyn til ønsket om en direkte og hurtig letbaneforbindelse, men også til ønsket om en central placering i byudviklingsområderne. Da det her ikke har været muligt at fastlægge letbanens linjeføring, opererer kommuneplanretningslinjen med to områder for eventuelle justeringer af linjeføringen i forhold til den fremtidige byudvikling. Indpasning af letbanen i de nye byområder, herunder linjeføring, forventes fastlagt i den videre detaljering og lokalplanlægning for letbanen.

Letbaneprojektet indeholder to varianter (henholdsvis en tunnel og en bro) til krydsning af sporgruppe 400 på baneterrænet vest for Ringgadebroen og 2 varianter (henholdsvis en fuld brosløsning og en delvis dæmningsløsning) til krydsning af Egådalen. Kommuneplanretningslinjen er derfor udformet, så letbaneprojektet kan realiseres i forskellige udformninger. Udformningen fastlægges i forbindelse med en detaljering af projektet, og Byrådet har i december 2011 besluttet, at der i den videre detaljering af projektet arbejdes med krydsning af sporgruppe 400 på en bro og med en delvis dæmningsløsning til krydsning af Egådalen.

Der er udarbejdet lokalplan (nr. 907 inkl. kommuneplantillæg for ændret linjeføring ved Skejby, vedtaget juni 2012) for delstrækningen Nehrus Allé - Lystrup. Lokalplanen fastlægger bl.a. letbanens linjeføring på strækningen, herunder i de fremtidige byudviklingsområder ved Skejby, Lisbjerg og Elev, og udlægger arealer til bl.a. broer og dæmninger, herunder til en kombineret bro og dæmningsløsning til krydsning af Egådalen på strækningen mellem Skejby og Lisbjerg. Endvidere er udarbejdet lokalplan nr. 978 for Letbaneværksted og depot vest for Ringgadebroen.

På delstrækningerne Åhavevej - Østbanetorvet og Kystvejen - Nehrus Allé etableres letbanen på eksisterende bane- og vejarealer eller på arealer, der i tidligere udarbejdede lokalplaner er udlagt til trafikformål i form af vej eller bane.

Endvidere er vedtaget en særlig lov om Aarhus Letbane – lov nr. 432 af 16. maj 2012. Loven udgør det retlige grundlag for oprettelse af anlægs- og driftsselskaber, fastlæggelse af byggelinjer, gennemførelse af anlægget og arealerhvervelse/ekspropriation.

Anlæg af letbanens etape 1 forventes afsluttet og taget i brug i 2017.

Retningslinjer

- VVM.4.1.** Der kan etableres letbanedrift på Grenaa og Odderbanerne samt på en ny letbanestrækning fra Åhavevej via Aarhus H, De Bynære Havnearealer, Skejby og Lisbjerg til Lystrup Station.
- VVM.4.2.** Der skal sikres de nødvendige arealer til realisering af letbaneprojektets etape 1, herunder arealer til letbanespor (inkl. dæmnings-, bro- og tunnelanlæg), perroner og kørestrømsanlæg, jf. kortet *Letbane i Aarhusområdet – etape 1*. I øvrigt henvises til *VVM -redegørelse og miljørapport for Letbane i Aarhusområdet – etape 1*.
- VVM.4.3.** Ved Lisbjerg og Elev kan letbanens forløb ændres inden for de viste områder for eventuelle justeringer af linjeføring i forhold til fremtidig byudvikling.
- VVM.4.4.** På baneterrænet vest for Aarhus H kan der enten etableres en tunnel under eller en bro over sporgruppe 400.
- VVM.4.5.** På baneterrænet vest for Aarhus H kan der endvidere etableres værksted og depotspor til vedligeholdelse og opstilling af letbanetog.
- VVM.4.6.** På strækningen fra Skejby til Lisbjerg kan der på broer og dæmninger etableres en sti for fodgængere og cyklister langs med letbanen.
- VVM.4.7.** Det forudsættes,
- At letbanen etableres som dobbeltsporet letbane på strækningerne fra sporgruppe 500 på Aarhus H via De Bynære Havnearealer til Østbanetorvet og fra Nørreport via Skejby og Lisbjerg til Lystrup Station samt til Lisbjerg Vest
 - At letbanen elektrificeres på strækningen fra værksted/vogndepot ved Aarhus H via De Bynære Havnearealer til Østbanetorvet og fra Nørreport via Skejby og Lisbjerg til Lystrup Station samt til Lisbjerg Vest
 - At letbanen på strækningen fra Spanien til Østbanetorvet dimensioneres til rangering af godstog i det ene spor, mens der kan køre letbanetog i det andet
 - At letbanen krydser Egåen på en bro – som minimum fra sydsiden af Søftenvej til nordsiden af Gl. Søftenvej
 - At letbanen krydser den fremtidige vej, Paralleelvejen, i Lisbjerg på en bro, hvor der nord for vejen er plads til underføring af vandløb og sti til fremtidigt park- og landskabsområde.
- VVM.4.8.** Med henblik på at sikre letbanens æstetiske sammenhæng med omgivelserne forudsættes det, at letbanen ved udformning og placering af sporforløb og -arealer, hegn, dæmninger, broer, perroner, teknikbygninger og kørestrømsanlæg m.v., herunder transformerstationer og master, tilpasses de bydele, byrum og landskaber, som letbanen føres gennem. Herunder forventes der eksempelvis lagt vægt på,
- At broen over Aarhus Å, broen/broerne i Egådalen og en evt. bro over sporgruppe 400 på baneterrænet vest for Aarhus H alle gives et arkitektonisk udtryk og æstetiske kvaliteter, som

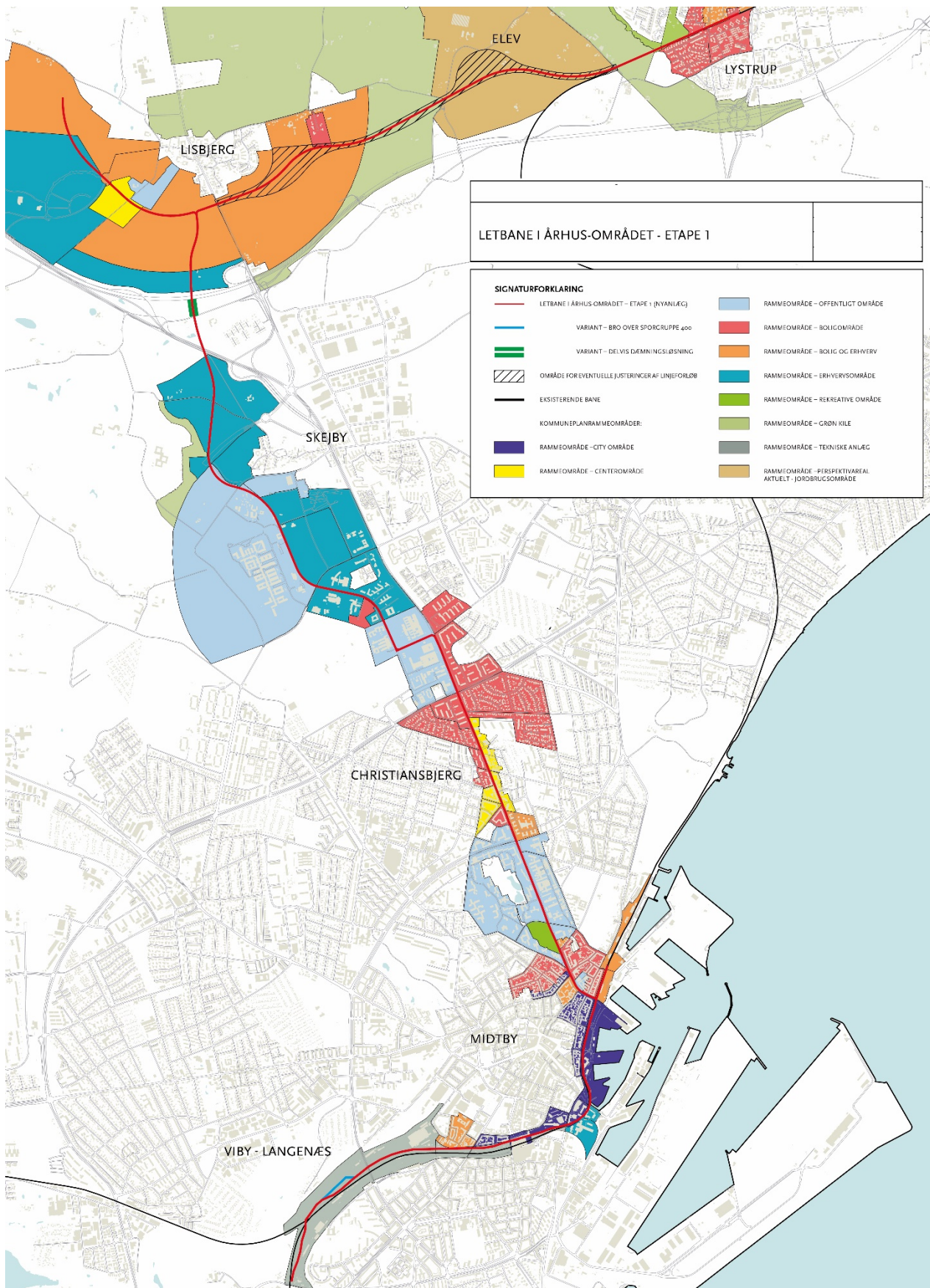
modsvare broernes markante placeringer, herunder at der foretages en landskabelig terrænbearbejdning af en evt. dæmning og dens nærmeste omgivelser mellem Gl. Søftenvej og Djurslandmotorvejen

- At letbanen på strækningen fra Mindet til Sct. Olufs Gade integreres i det kommende Multimediehus og i de fremtidige pladser ved havnefronten, herunder at der sikres let adgang for fodgængere og cyklister på tværs af letbanen, så forbindelsen mellem byen og kajarealerne, herunder til den fremtidige nord-syd-gående rekreative forbindelse, forbedres
- At letbanen på strækningen fra Nørreport til Nehrus Allé etableres med et sporforløb, der understreger vejens aksiale virkning, og i øvrigt udformes under hensyn til at opnå og fastholde udsynet til havnen og vandet
- At sporarealer placeret i gader, parker og lignende som udgangspunkt etableres med vegetation, eksempelvis græs, så de fremstår som grønne retningsgivende elementer – dog med undtagelse af strækningen langs havnen, hvor sporarealet i højere grad forventes integreret i øvrige trafikarealer og pladser på strækningen
- At letbanen søges udformet med henblik på så vidt muligt at undgå opsætning af hegn mellem eller langs sporene, og at hegn, når de ikke kan undgås, i design tilpasses øvrigt byinventar på den pågældende strækning.

VVM.4.9.

Ved tilladelse til etablering af letbanen skal det bl.a. sikres,

- At der etableres faunapassager ved letbanens krydsning af Egå, nordligt tilløb til Egå, Lisbjerg Bæk, Bueris Bæk og Ellebæk
- At afledning af overfladevand fra bro over Egådalen afledes på en måde, så påvirkningen af Egåen begrænses
- At anlægsarbejder tilrettelægges og udføres under hensyn til at begrænse eksempelvis oliespild og støv-, støj- og vibrationsgener i omgivelserne
- At anlægsarbejderne tilrettelægges og udføres med henblik på ikke at beskadige yngle- og rasteområder for strengt beskyttede dyrearter, eksempelvis odder og flagermus, samt med henblik på at begrænse forstyrrelse af dyrene
- At anlægsarbejder tilrettelægges og udføres under hensyn til at begrænse påvirkningen af beskyttede naturområder (§ 3 områder)
- At evt. grundvandssænkninger udføres under hensyn til at undgå påvirkning af drikkevandsressourcer, at undgå ændring i vandføring og vandstand i nærliggende vandløb og vådområder, og at undgå mobilisering af jordforureninger
- At evt. midlertidige forlægninger af vandløb udføres under hensyn til at begrænse erosion og deraf følgende sedimenttransport i vandløb
- At der på strækningen langs Nehrus Allé og Olof Palmes Allé foretages beplantning efter en samlet plan med henblik på at opretholde området's sammenhængende grønne struktur.



Letbane i Aarhus-området – etape 1