

INDKALDELSE AF

IDÉER OG FORSLAG

TIL PLANLÆGNING

AF LETBANE FRA

AARHUS Ø TIL BRABRAND

AARHUS
KOMMUNE



2

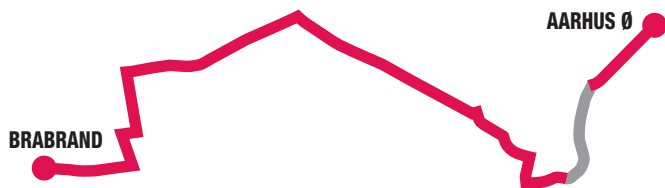
Aarhus er en by i vækst. Vi bliver stadig flere mennesker, der gerne vil bo, arbejde og handle i byen. Trængsel følger byens vækst, og det giver nogle trafikale udfordringer. Aarhus Kommune har derfor besluttet at etablere en letbane som et supplement til biler, busser, cykler og tog. Letbanen er et højklasset kollektivt trafiksystem, der skal understøtte byens udvikling og forbinde byens områder og opland.

Letbanens etape 1 er under anlæg, og Aarhus Byråd og Aarhus Letbane I/S ønsker nu at starte planlægningen af strækningen Aarhus Ø - Brabrand, hvor letbanen blandt andet føres gennem midtbyen og dens tætbyggede centrum.

Erfaringerne fra byer, som har veletablerede letbaner, er, at det er et hurtigt og effektivt transportmiddel, og at det er meget attraktivt at arbejde eller bo i nærheden af letbanens standsningssteder. Standsningsstederne opfattes som en investeringssikkerhed for ejendomsudviklere, og det medfører ofte en betydelig udvikling i det omkringliggende område.

En letbane kræver plads. I en eksisterende by som Aarhus er det plads, som i dag anvendes til andre formål. Det vil først og fremmest være vejarealer, men kan også være pladser, haver m.v. Derudover vil der altid være visse gener, når man anlægger en letbane, eksempelvis støj og vejarbejde.

Før letbanen kan etableres, skal der derfor udarbejdes et tillæg til kommuneplanen, hvor man reserverer de nødvendige arealer, og der skal foretages en vurdering af de gener, miljøpåvirkninger og trafikale konsekvenser, som letbanen giver anledning til.



BORGERMØDE OM LETBANEPROJEKTET:

**DEN 26. JANUAR 2016
KL. 19.00 - 21.00**

**RÅDHUSHALLEN
RÅDHUSPLADSEN 2
8000 AARHUS C**

IDÉER OG FORSLAG

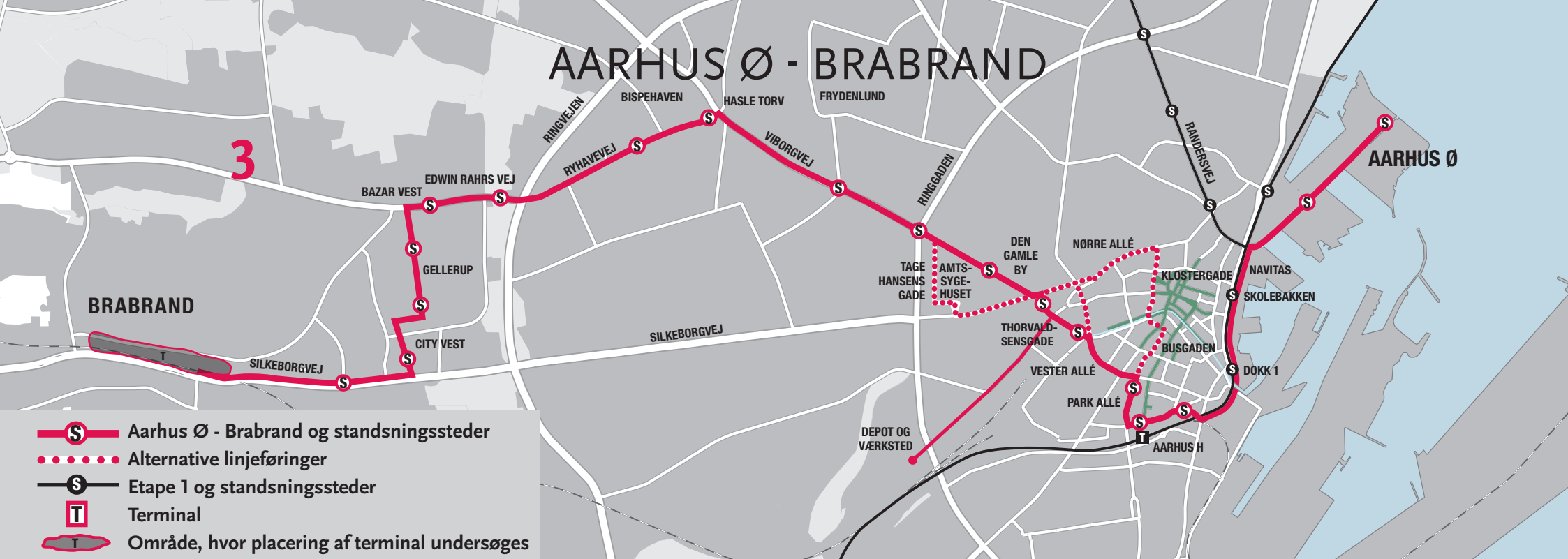
Inden vi går i gang med det arbejde, vil vi gerne have dine idéer og forslag til planlægningen og de emner, der bør belyses i de indledende miljøvurderinger for den forslåede strækning.

EKSEMPELVIS:

- Er der alternative strækninger, som bør undersøges?
- Er letbanens planlagte standsningssteder placeret rigtigt?
- Hvordan kan vi både få letbane og smukke indfaldsveje?
- Hvordan får vi et godt samspil mellem letbane, kulturhistorie og byrum?
- Er der nogen miljømæssige påvirkninger, som vi skal have særligt fokus på?
- Er der særlige lokale forhold for de enkelte delstrækninger, som vi skal have fokus på?

SEND DINE BIDRAG TIL -

**VVMLETBANE@AARHUS.DK
INDEN DEN 1. MARTS 2016**



ETAPE 2 BESTÅR AF STRÆKNINGERNE:

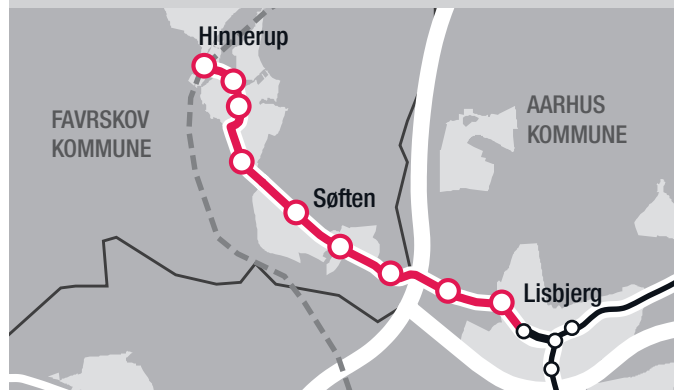
AARHUS Ø - BRABRAND:

- Aarhus Ø - Nørreport
- Rutebilstationen - Brabrand

LISBJERG SKOLE - HINNERUP

Aarhus Ø - Brabrand ses som et sammenhængende projekt og er emnet for denne folder.

Strækningen Lisbjerg Skole – Hinnerup ses som et andet selvstændigt projekt, og der vil blive udsendt et debatoplæg på strækningen i samarbejde med Favrskov Kommune.



På de følgende sider gennemgår vi planerne for letbanens planlagte etape Aarhus Ø - Brabrand, arbejdsprocessen og de allerede kendte påvirkninger af miljøet.



PROJEKTFORSLAG FOR AARHUS Ø - BRABRAND



I det aktuelle letbaneprojekt skal der etableres spor for en ny letbane mellem Aarhus Ø og Brabrand. På delstrækningen fra Spanien langs havnen til Nørreport benyttes de spor, som anlægges i etape 1.

Der er et ønske om at etablere en terminal i Brabrand, hvor der kan ske omstigning mellem letbane, regionalbaner og busser samt sikres plads til parkering for biler og cykler.

En ny station er en stor investering og skal ses i sammenhæng med statens baneplaner og mulighederne for byomdannelse og fortætning i området. Realisering af en ny station og terminal i Brabrand vil betyde, at de regionale tog kan standse her. I 2024 forventes staten at tage stilling til projektet for en ny regionalbane til Silkeborg. Letbanens afslutning ved Banevænget bør derfor ses i denne sammenhæng - også tidsmæssigt.

Projektforslaget indeholder endvidere et nyt spor via Carl Blochs Gade, som skal benyttes til at køre togsæt til letbanens vogndepot og værksted, der ligger vest for Ringgadebroen. Ved at etablere et sådant servicespor vil man få en ekstra adgang til vogndepot og værksted udover letbanens indkørsel til baneterrænet ved Spanien øst for Aarhus H.

PLACERING OG UDFORMNING AF LETBANESPORERNE

Hvor der er tilstrækkeligt plads vil letbanen som udgangspunkt blive anlagt i "særligt tracé"- altså i sit

eget areal i eller langs eksisterende veje. Dette forventes at være muligt på størstedelen af strækningen mellem Aarhus Ø og Brabrand. Eksempelvis forventes letbanen placeret i midten af Viborgvej og langs nordsiden af Silkeborgvej i Brabrand.

Der er tre forskellige principper for placering og udformning af letbanesporerne:

- **"EGET TRACÉ"** - letbanen løber i sit eget forløb ligesom en traditionel jernbane
- **"SÆRLIGT TRACÉ"** - letbanen placeres med eget areal i vejen (som det i etape 1 udføres på bl.a. Randersvej)
- **"DELT TRACÉ"** - letbanen placeres i vejen og kører sammen med anden trafik – typisk sammen med biltrafikken, men det kan også være sammen med cykel- og fodgængertrafik (som det i etape 1 udføres på havnepladsen mellem Dokk1 og Navitas).

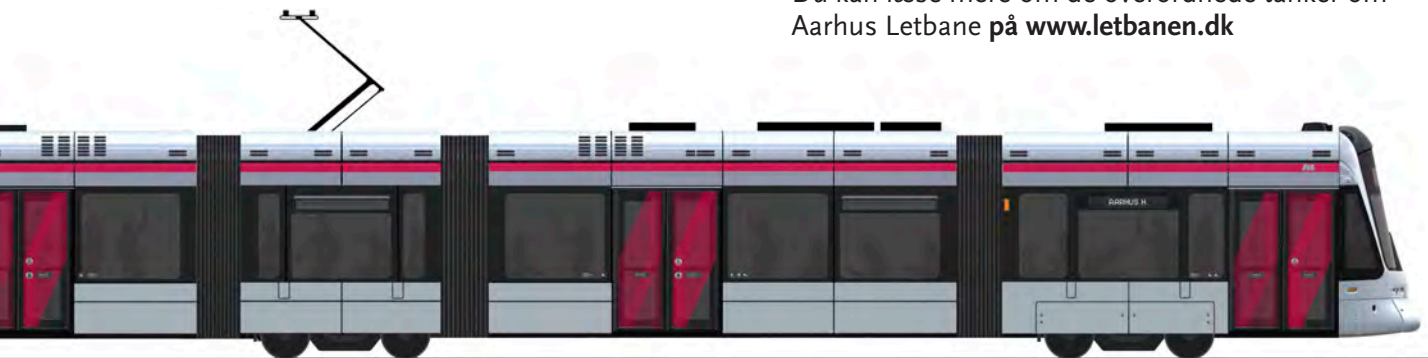
5

I letbaneprojektet tilstræbes det som udgangspunkt at undgå "delt tracé", fordi kørslen sammen med anden trafik reducerer letbanens fremkommelighed og dermed øger rejsetiden. Specielt i myldretiden er det vigtigt, at letbanen kan tilbyde en hurtig og komfortabel rejse for at blive et godt alternativ til bilen.

De steder, hvor der er begrænset plads, kan det være en fordel at anlægge letbanen med "delt trace". Det gælder formentlig på delstrækninger i midtbyen. Valget mellem "særligt tracé" og "delt tracé" vil ske under hensyn til, hvordan letbanen bedst integreres i bymiljøet og med den øvrige trafik og naboer - men også under hensyntagen til letbanens fremkommelighed.

Letbanen skal forsynes med kørestrøm, og derfor skal der langs sporerne etableres master til ophængning af kørestrømsledninger over sporerne. Som udgangspunkt forventes masterne placeret mellem sporerne. De steder hvor pladsen er begrænset, eller hvor letbanen skal dele pladsen med busser og biler, kan der være behov for at ophænge kørestrømmen i facader eller master langs vejen. I letbaneprojektet forventes det at fortsætte med de arkitektoniske designløsninger og formsprog for tog, standsningssteder, kørestrøm mv., som er udarbejdet i letbanens etape 1. Det er ambitionen at understøtte et genkendeligt design for det sammenhængende letbanesystem bedst muligt.

Du kan læse mere om de overordnede tanker om Aarhus Letbane på www.letbanen.dk



LETBANENS AKTØRER – HVEM GØR HVAD?

Det er letbaneselskabet Aarhus Letbane I/S, der efter anmodning fra Aarhus Byråd, er ansøger og bygherre på letbaneprojektet. Det betyder, at det er Aarhus Letbane I/S, der skal udvikle og konkretisere letbaneprojektet for strækningen fra Aarhus Ø til Brabrand samt levere oplysninger om projektets påvirkninger af miljøet.

Det er Aarhus Kommune, der sammen med Region Midtjylland, ejer Aarhus Letbane I/S.

Aarhus Kommune er plan- og VVM-myndighed. Det er således Aarhus Kommune, der tilvejebringer det nødvendige plangrundlag i form af kommuneplantillæg og lokalplaner. Det er også kommunen, der er ansvarlig for at vurdere de miljømæssige konsekvenser af projektet, herunder foretage en afvejning af de forskellige hensyn og fastlægge rammerne for letbaneprojektet. Rammerne fastlægges dels i kommune- og lokalplan, dels i en VVM-tilladelse.

Letbaneprojektet skal desuden godkendes af en række andre myndigheder, eksempelvis sikkerhedsgodkendes af Trafik- og Byggestyrelsen.



KOMMUNEPLANTILLÆG, VVM OG MILJØVURDERING M.V.

Kommuneplanen viser byrådets tanker om, hvor der skal være nye letbanestrækninger. Letbaneprojektet fra Aarhus Ø til Brabrand følger med få justeringer det forløb, der fremgår af kommuneplanen.

Planer for byomdannelse i Gellerup og ønsker om omdannelse af rutebilstationen ved Ny Baneårdsgade indebærer mindre justeringer af forløbet i forhold til kommuneplanen. Derudover omfatter projektet et servicespor via Carls Blochs Gade til letbanens depot og værksted vest for Ringgadebroen. Der skal derfor udarbejdes et kommuneplantillæg med tilhørende miljøvurdering ¹⁾.

Det forventes også, at der skal udarbejdes en eller flere lokalplaner for projektet, eksempelvis for at konkretisere arealudlæg, ændre nuværende planbestemmelser og skabe grundlag for arealerhvervelser.

Projektet er desuden omfattet af VVM-reglerne ²⁾, og der skal udarbejdes en VVM-redegørelse og foretages en offentlig høring, inden der træffes beslutning om at tillade projektet, samt meddeles en VVM-tilladelse med konkrete vilkår for projektet

Udarbejdelse af kommuneplantillæg, lokalplan/planer, miljøvurdering og VVM-redegørelse gennemføres i en koordineret proces, som indledes med denne indkaldelse af idéer og forslag til arbejdet.

1) I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (LBK nr. 939 af 03.07.2013).

2) I henhold til bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (BEK nr. 1184 af 06.11.2014), idet projektet er omfattet af bekendtgørelsens bilag 1, punkt 24.

PÅVIRKNING AF MILJØ OG OMGIVELSER

Letbanen er en mulighed for at modernisere det kollektive trafiksystem. Den kan blive et tilbud om hurtig og komfortabel transport, og den kan bidrage til at mindske forurening og energiforbrug.

Samtidig vil letbanen påvirke omgivelserne. Erfaringerne fra letbanens etape 1 og fra letbaneprojekter i andre byer viser, at væsentlige påvirkninger kan være:

- **Ændring af bybilledet.** Letbanen vil med sit sporareal, perroner og ophængte køreledninger blive et markant element i de byområder, den kører gennem. Det kan forudsætte fældning af træer og påvirke oplevelsen af eksempelvis historiske bygninger og bymiljøer. Men det åbner også mulighed for nyindretning af byrum og pladser. Der forventes øget interesse for investering i byudvikling og omdannelse omkring standsningssteder.
- **Ændring af trafikale forhold.** Projektet indebærer eller forudsætter væsentlige ændringer for den øvrige trafik. Letbanen vil benytte arealer, der i dag benyttes til biltrafik, og det vil være nødvendigt at regulere og begrænse biltrafikken, hvor det har betydning for letbanens fremkommelighed og sikkerhed. Det betyder blandt andet, at biltrafikken så vidt muligt kun kan krydse letbanen i signalregulerede kryds, hvilket ofte indebærer, at der alene kan svinges højre ind og ud af sideveje. Der kan derfor blive behov for alternative løsninger for den lokale trafik. Det er særligt udtalt i midtbyen, og projektet for letbanen ses derfor i sammenhæng med en ny Trafik- og Mobilitetsplan for midtbyen.

- **Arealbehov.** Selv om letbanen først og fremmest anlægges i eksisterende vejarealer, vil det på delstrækninger være nødvendigt at erhverve arealer, også ved ekspropriation, til selve letbanen og til udvidelse af veje.
- **Gener i anlægsfasen.** Anlægsarbejderne vil medføre gener i form af støv, støj og vibrationer. Endvidere må man forvente trafikale gener i form af omkørsel, kørebaneindskrænkninger og hastighedsnedsættelser.
- **Omlægning af ledningsanlæg.** Letbanen ønskes så vidt muligt ikke placeret oven på ledningsanlæg som eksempelvis kloak og fjernvarmerør, fordi det vil betyde, at letbanedriften skal indstilles, hvis der efterfølgende skal graves ned til ledningsanlæggene. Derfor skal eksisterende ledningsanlæg som udgangspunkt flyttes inden anlæg af letbanen. Da der er store investeringer bundet i ledningsanlæg i vejarealerne, kan det medføre betydelige udgifter for ledningsejerne, når letbanen skal etableres. Ligesom der ofte også vil være gener som støj og trafikomlægninger i forbindelse med flytning af ledningsanlæggene.

Letbanens succes afhænger i høj grad af, hvordan projektet udføres. Det er vigtigt at finde den rette balance mellem letbanens fremkommelighed, hensynet til omgivelserne og letbanens integration i byen. Det er formålet med den forestående planproces og den opgave, vi gerne vil have borgere, erhvervsliv og interessenters input og idéer til.

Som inspiration til den ønskede debat og idéfase for planarbejdet og de indledende miljøvurderinger gennemgås den planlagte strækning fra Aarhus Ø til Brabrand overordnet, ligesom nogle væsentlige muligheder og udfordringer opridses.



STRÆKNINGEN FRA AARHUS Ø TIL NØRREPORT-KRYDSET

Letbanen forløber fra Jette Tikjøbs Plads via den nye Bernhard Jensens Boulevard frem til krydset ved Nørreport.

I den hidtidige kommune- og lokalplanlægning er området forberedt til etablering af letbane på strækningen. Bernhard Jensens Boulevard er så bred, at der er plads til letbanen i vejen. Projektet forventes ikke at medføre væsentlige påvirkninger af omgivelserne på denne delstrækning.

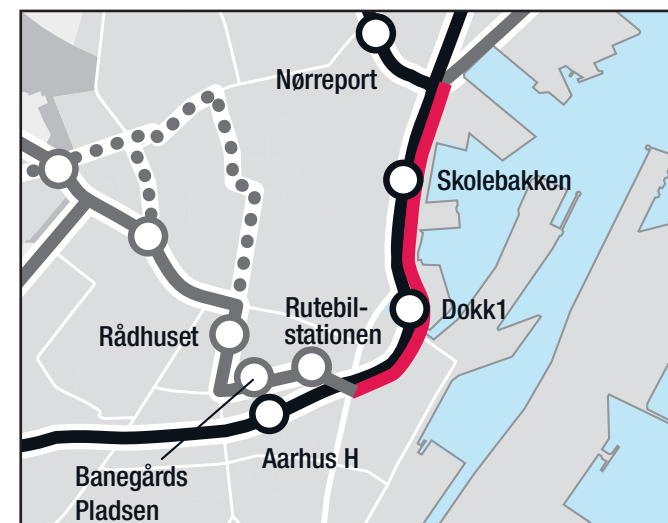
SPØRGSMÅL

- Hvor skal standsningsstederne placeres for bedst at betjene beboerne og understøtte offentligt tilgængelige byrum og anlæg i Aarhus Ø?



STRÆKNINGEN FRA NØRREPORT TIL BROEN OVER SPANIEN

På denne strækning sker der ikke fysiske ændringer som følge af projektet. Strækningen udføres som en del af letbanens etape 2 og benyttes uden ændringer.



STRÆKNINGEN FRA BROEN OVER SPANIEN TIL BANEGÅRDSPLADSEN

På denne strækning er det hensigten, at der skal etableres en ny rutebilstation over jernbanesporerne på østsiden af Aarhus Hovedbanegård, og at den nuværende rutebilstation omdannes til en ny bydel. Der er tidligere udarbejdet et overordnet projekt, Perlekæden, for denne omdannelse, som dog ikke kan realiseres, før der er klarhed om, hvordan en fremtidig elektrificering af jernbanen skal udføres på Aarhus H.

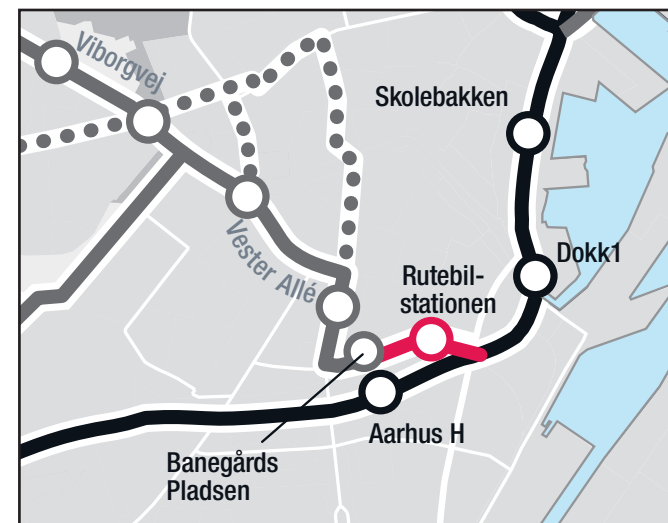
Letbaneprojektet er tilpasset projektet for omdannelse af rutebilstationen og området langs Ny Banegårdsgade. Der er lagt op til, at letbanen føres ind på den sydlige del af rutebilstationen, hvilket evt. kan betyde, at den gamle jernbanebro over Spanien skal ombygges. Det er tanken, at der integreres et standsningssted i omdannelsesprojektet. Frem mod realiseringen kan der løbende være behov for at tilpasse og optimere letbaneprojektet og projektet for flytning af rutebilstationen. Herunder skal der sikres tilfredsstillende afvikling af trafikken til og fra den nye rutebilstation og et nyt parkeringsanlæg ved denne.

Hvis letbanen anlægges, inden rutebilstationen flyttes, kan det påvirke busdriften i overgangsfasen, indtil der er bygget en ny rutebilstation tættere på banegården.

Ny Banegårdsgade er en meget smal gade, og derfor vil letbanen skulle dele kørebanen med biltrafikken. I det fremlagte projekt lukkes Banegårdspladsen for almindelig gennemkørende biltrafik i forbindelse med letbaneprojektet, så letbanen i Ny Banegårdsgade kun skal køre sammen med busser, varebiler, skraldebiler mv. med ærinde i området. Projektet vil desuden betyde, at trappen i gavlen af det tidligere posthus fjernes.

SPØRGSMÅL

- Hvordan kan de begrænsede arealer i Ny Banegårdsgade bedst udnyttes?
- Hvordan sikrer vi gode og sikre forhold for fodgængere og cyklister?
- Hvordan sikrer vi bedst adgang for varelevering og lokaltrafik til butikker og boliger i Ny Banegårdsgade og Ryesgade?
- Hvordan skaber vi gode tilkørselsforhold til en ny rutebilstation og parkeringsanlæg?



BANEGÅRDSPLADSEN

Fra Ny Banegårdsgade føres letbanen hen over Banegårdspladsen mod vest, hvor den drejer op i Park Allé. Letbaneprojektet forventes etableret med delt tracé, der benyttes af både letbane og busser. Tracéet er i høj grad bundet af Ny Banegårdsgade og Park Allé, men også af at der skal tages højde for en afgrening til M. P. Bruuns Gade for en senere letbaneetape mod Hasselager.

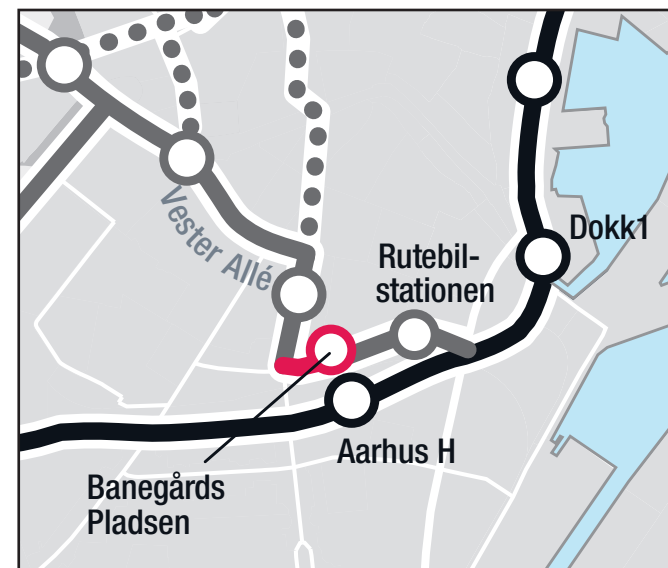
Sammen med letbaneprojektet skal der tages stilling til en ny indretning af Banegårdspladsen. Det er hensigten at opnå en funktionel og æstetisk løsning. Der skal tages stilling til de færdselsmæssige forhold for fodgængere, cyklister og biltrafik – herunder varetilkørsel, ærindetrafik, taxa mv. Der er også behov for afsætningsplads.

Banegårdspladsens funktion som en del af terminalområdet (Aarhus H) til den landsdækkende og regionale togtrafik og som et centralt omstigningspunkt for den lokale kollektive trafik fastholdes og udvikles med letbaneprojektet.

Ved indretningen af Banegårdspladsen er det væsentligt at tage hensyn til passagen for de mange fodgængere mellem Ryesgade og Aarhus H's indgang samt mellem Park Allé og Banegården.

SPØRGSMÅL

- Hvad ønsker du, at en ny Banegårdsplads skal indeholde, hvis kollektiv trafik, bymiljø, ophold, fodgængere og varetilkørsel opprioriteres, og biltrafik og parkering nedprioriteres?
- Hvor vil taxaholdepladserne og afsætning fungere bedst, hvis ikke ved banegården? Eksempel vis i Jægergårdsgade eller Værkmestergade ved DGI-huset?



PARK ALLÉ

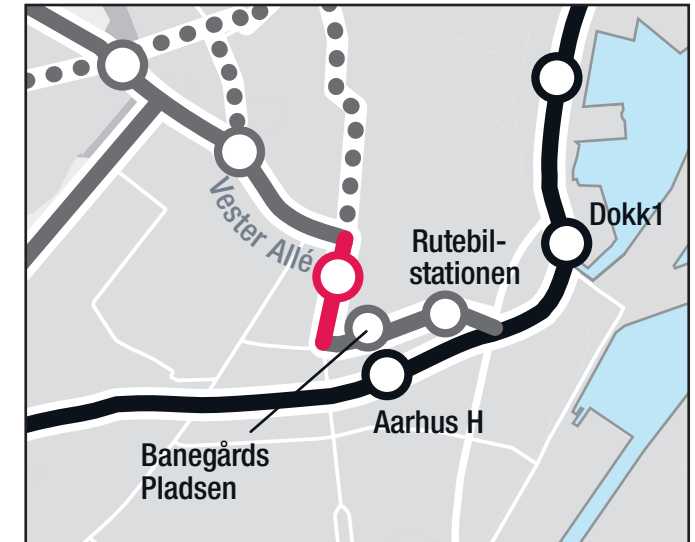
Park Allé fungerer som en del af terminalområdet til den landsdækkende og regionale togtrafik (Aarhus H) og som et centralt omstigningspunkt for den lokale kollektive trafik. Det fastholdes og udvikles med letbaneprojektet.

Letbaneprojektet lægger op til et delt tracé for letbane og busser i Park Allé, hvor pladsen er snæver. Der er foreslået et standsningssted for letbanen syd for Sønder Allé og standsningssteder for busserne langs fortovene. Den øvrige trafik i Park Allé vil formodentlig skulle ensrettes i nordgående retning.

Rådhuset og dets omgivelser er fredet. Der skal derfor tages særlige hensyn til de arkitektoniske kvaliteter og oplevelsen af rådhuset. Der skal også tages stilling til holdepladser for varelevering mv., adgangsforholdene til baggårde med privat parkering, forholdene for fodgængere, ventende passagerer, cyklister osv.

SPØRGSMÅL

- Hvordan kan Park Allé bedst indrettes, så der skabes et sammenhængende byrum, hvor den kollektive trafik prioriteres, og hvor der også lægges vægt på byliv og ophold samt fodgængere og cykeltrafik?
- Hvordan tilfredsstiller vi behovet for varetilkørsel og adgang til baggårde mv.?
- Hvordan tager vi bedst hensyn til Rådhusets fredning?



RÅDHUSPLADSEN OG VESTER ALLÉ

På Rådhuspladsen og Vester Allé er der lagt op til et delt tracé for letbane og busser.

Rådhuset og den nærmeste del af Rådhuspladsen, herunder træerne, er fredet. Hvis den eksisterende indretning af Rådhuspladsen skal fastholdes, er pladsforholdene snævre, og der skal laves grundige undersøgelser af, hvordan der opnås en god løsning, der bedst tager hensyn til de forskellige interesser.

Pladsforholdene i Vester Allé er også begrænsede. Hvis der skal sikres kørespor i begge retninger for biltrafikken og svingbaner i krydset ved Åboulevarden, vil der være behov for at erhverve arealer ved Tinghuset og ved den fredede bygning med Erhvervsarkivet eller ved Officersbygningen og Aros.

Rådhuspladsen og Vester Allé er et af de steder, hvor der ligger store ledningsanlæg i vejen, og hvor letbaneprojektet som udgangspunkt vil forudsætte, at ledningsanlæggene flyttes.

SPØRGSMÅL

- Skal Rådhuspladsen så vidt muligt fastholdes af hensyn til rådhusets fredning og af hensyn til den offentlige interesse i at kunne samles på dette sted?
- Er det vigtigt at opretholde en god fremkommelighed for biltrafikken via Rådhuspladsen og Vester Allé (samt Frederiks Allé) af hensyn til de, der benytter Allégaderingen? Eller kan trafikken fordeles anderledes?
- Hvordan bevarer vi det gode kulturmiljø omkring rådhuset, Vester Allé og åen?
- Er der alternativer til flytning af de store ledningsanlæg?



THORVALDSENSGADE OG CERES-KRYDSET

I Thorvaldsensgade lægges op til et delt tracé for letbane og busser, og at der placeres standsningssteder længst mod øst og ved Ceres-krydset.

Pladsforholdene er snævre, derfor foreslår letbaneprojektet Thorvaldsensgade ensrettet mod øst, hvilket betyder, at biltrafik mod vest må køre via Vesterbro Torv.

For at finde plads til spor, perron og cykelstier i Thorvaldsensgade, foruden en kørebane og fortov, er der behov for at udnytte pladsen helt ud til den sydlige side af åen og evt. ud over denne. Den ændres dermed fra et grønt forløb med træer til et forløb uden eller med mindre beplantning - evt. til et mere bymæssigt forløb, som det ses langs åen længere inde i City.

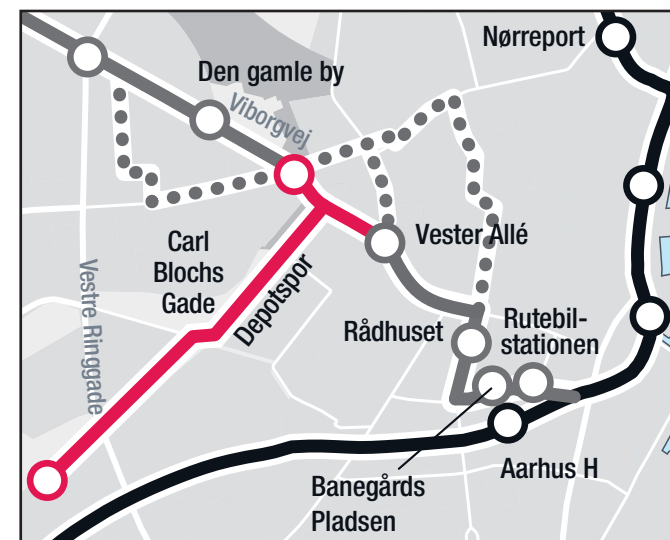
Af hensyn til letbanens forløb gennem Ceres-krydset forlægges Thorvaldsensgade mod vest, så der bliver tale om et mere almindeligt fire-benet kryds. Pladsforholdene i krydset er begrænsede, og der vil være behov for at tilpasse projektet til både Den Gamle By, Botanisk Have og Ceres-byen. Forlægningen af Thorvaldsensgade er til dels forberedt i planerne for Ceres-byen, men forudsætter, at ejendommen med cykelhandel erhverves.

Thorvaldsensgade er også et af de steder, hvor der ligger store ledningsanlæg i vejen, og hvor letbaneprojektet som udgangspunkt vil forudsætte, at ledningsanlæggene flyttes.

Fra Thorvaldsensgade foreslås et spor via Carl Blochs Gade til depot og værksted vest for Ringgadebroen. Der lægges op til at sporene placeres i vejen, så letbanetog til depot og værksted kører sammen med anden trafik.

SPØRGSMÅL

- Har du idéer til udformningen af Thorvaldsensgade - eksempelvis andre linjeføringer eller kan letbanen indpasses på en anden måde?
- Hvordan sikrer vi fortsat et grønt miljø langs åen?
- Hvordan opnås der bedst sammenhæng mellem letbaneprojektet og planerne for Den Gamle By, Botanisk Have og Ceresbyen?
- Er der alternativer til flytning af de store ledningsanlæg?



VIBORGVEJ, INDRE DEL

Letbaneprojektet lægger op til, at letbanen har sit eget areal (særligt tracé) i Viborgvej, og at der i hver side opretholdes kørespor for biltrafik, cykelsti og fortov. Tage-Hansens Gade foreslås lukket mod Viborgvej og forlagt til et nyt signalreguleret kryds ved Johan Langes Vej.

Der lægges op til et standsningssted ved Amtssygehuset. Letbaneprojektet skal på dette sted koordineres med planlægningen for omdannelse af Amtssygehuset, når aktiviteterne flyttes til Skejby. Aarhus Kommune har købt området og startet planlægning for en ny bydel med en visionsproces for omdannelsen. I den forbindelse har der været overvejelser om et letbaneforløb via Silkeborgvej og Tage-Hansens Gade, så letbanen kommer tættere på den nye bydel.

Ved det nye signalregulerede kryds og ved standsningsstedet vil der være behov for arealerhvervelser, men ellers forventes det, at projektet kan holdes inden for de eksisterende vejarealer. I det fremlagte projekt vil Viborgvejs indre del ændre karakter som følge af, at kørebanearealerne reduceres og opdeles af letbanen, og som følge af at de eksisterende vejtræer fjernes.

Det foreslås, at de eksisterende afsætningspladser for turistbusser flyttes til Silkeborgvej vest for Cereskrydset.

SPØRGSMÅL

- Er det en god idé at flytte afsætningspladsen for turistbusser til Silkeborgvej? Hvilke andre muligheder er der?
- Har du idéer til udformningen af Viborgvej?



ALTERNATIVER I MIDTBYEN

På strækningen gennem midtbyen er der forskellige udfordringer i forhold til indpasning af letbanen.

Det gælder blandt andet hensynet til biltrafikken, hvor der er lagt op til at fjerne den gennemkørende trafik via Banegårdspladsen og Park Allé, det gælder hensynet til vare- og ærindekørsel og adgangsforhold til private ejendomme, det gælder hensynet til kulturmiljø og fredninger, og det gælder mulige store økonomiske konsekvenser, der kan være for ejerne af de ledninger, der ligger i vejarealer, hvor letbanen skal forløbe.

Der er derfor flere grunde til at overveje mulige alternativer, såvel udformning som linjeføring, og undersøge disse, så de endelige løsninger kan vælges på et veloplyst grundlag.

Der kan også være ønsker om, at der vælges en anden linjeføring for at opnå en bedre betjening af naboområder. Eller forslag til ændret linjeføring/rute for bil- og cykeltrafikken.

Byrådet har peget på nogle få konkrete alternativer, der bør overvejes, jf. kortet.

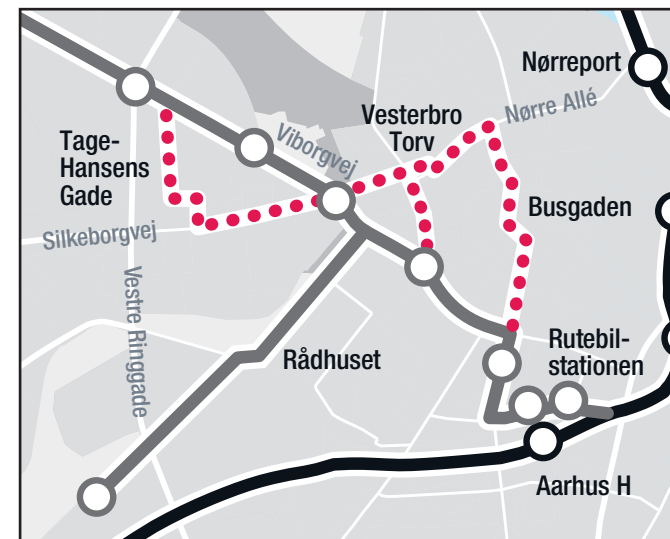
- Via Vester Allé, Vesterbro Torv og Vesterbrogade. Alternativet vil kunne opretholde de eksisterende forhold i Thorvaldsensgade.

- Via Busgaden, Nørre Allé og Vesterbro Torv. Alternativet kan give en bedre betjening af City og opretholde de eksisterende forhold for biltrafik på Vester Allé.
- Via Silkeborgvej og Tage Hansens Gade. Alternativet vil kunne betjene Ceresbyen og den nye bydel ved Tage Hansens Gade samt bevare træerne på den inderste del af Viborgvej.

Der kan være andre alternativer, og efter den offentlige debat vil byrådet tage stilling til, hvilke alternativer der mere detaljeret skal indgå i de videre undersøgelser.

SPØRGSMÅL

- Har du andre forslag til alternative linjer, der bør overvejes? Eller forslag til, hvordan letbanen kan indpasses på en anden måde?
- Hvordan kan der sikres forbindelse til depot og værksted?



VIBORGVEJ, YDRE DEL

I projektet placeres letbanen også her i midten af vejen (særligt tracé), og der opretholdes en kørebane i hver retning samt cykelstier og fortove. Det betyder, at forholdene for den gennemkørende trafik i princippet opretholdes som i dag. Eksisterende busbaner og skillerabatter fjernes dog.

For den lokale trafik vil der være forskellige ændringer.

Den eksisterende adgang for kørende trafik til Vestre Kirkegård flyttes til et nyt signalreguleret kryds ved Fuglesangs Allé.

Det er udgangspunktet, at biltrafikken ikke krydser letbanen uden for de signalregulerede kryds. Det betyder, at adgangsforholdene til naboområderne flere steder ændres, så der kun kan køres højre ind og højre ud.

Med letbanen placeret i særligt tracé (eget areal i vejen), vil der blive behov for at inddrage en del af forhaverne langs begge sider af Viborgvej og ved de signalregulerede kryds. Behovet er størst i den sydlige side af vejen.

SPØRGSMÅL

- Giver letbaneprojekter behov for at ændre vejforholdene i naboområderne?



STRÆKNINGEN HASLETORV OG RYHAVEVEJ

Der er lagt op til, at letbanen forløber i et eget areal (særligt tracé) i Ryhavevej frem til krydset Åby Ringvej/ Edwin Rahrs Vej.

På Ryhavevej forslås standsningssteder nær Hasle Torv og Bispehaven, hvor der er en krydsende hovedsti. Der etableres et nyt signalreguleret kryds med Bispehavevej, og det eksisterende kryds ved Rymarken bibeholdes.

Når biltrafikken ikke skal krydse letbanen udenfor de signalregulerede kryds, skal der etableres en signalreguleret vendemulighed for biltrafikken nærmest Ringvejen.

Der forventes behov for arealerhvervelser nord for Ryhavevej. Behovet er særligt stort ved de signalregulerede kryds. Nærmest Hasle Torv vil der med det fremlagte projekt være behov for at erhverve 2-3 ejendomme for at skabe plads til letbanen, et standsningssted samt kørebener, cykelsti, fortov mv.

I området omkring Hasle Torv og i boligområdet nord for Ryhavevej er der forskellige overvejelser om bydannelse og byudvikling. Blandt andet overvejelser om hvordan letbaneprojektet kan bidrage til udviklingen af området. En terminal, hvor der kan ske omstigning mellem busser og letbanen, og hvor der kan være muligheder for at parkere bilen og stå på letbanen, kunne være et vigtigt element.

SPØRGSMÅL

- Er det en god idé at etablere et terminalområde ved Hasle Torv?
- Hvordan kan letbaneprojektet medvirke til en positiv udvikling i området?



STRÆKNINGEN EDWIN RAHRS VEJ OG GELLERUP

Letbanen føres gennem krydset Åby Ringvej og Edwin Rahrs Vej. Der lægges op til et forløb i et særligt tracé midt i vejen. Det vil betyde, at den eksisterende midterrabat inddrages til letbanen. Umiddelbart vest for krydset med Åby Ringvej etableres et standsningssted, så der er god mulighed for omstigning til busserne på Ringvejen. Endvidere lægges op til et standsningssted ved Bazar Vest og tæt på det fremtidige byggeri til en større kommunal arbejdsplads.

Letbanen vil påvirke trafikafviklingen på Edwin Rahrs Vej, da antallet af kørebaner reduceres. Det forventes også, at det vil være nødvendigt at fælde træer langs vejen.

Som forudsat i Helhedsplanen for Gellerup svinger letbanen herefter mod syd langs en ny bygade. I lokalplanen for en ny vejstruktur i Gellerup er der forberedt plads til letbanen langs vestsiden af den nye bygade frem til City Vest. I bygaden er der lagt op til to standsningssteder.

SPØRGSMÅL

- Hvordan knytter vi byområderne sammen på tværs af Edwin Rahrs Vej?
- Hvordan kan letbanen understøtte omdannelsen af Gellerup og funktionen af City Vest?
- Ligger letbanen og standsningsstederne rigtigt? Eller er der bedre/andre alternativer?



STRÆKNINGEN VED CITY VEST OG SILKEBORGVEJ

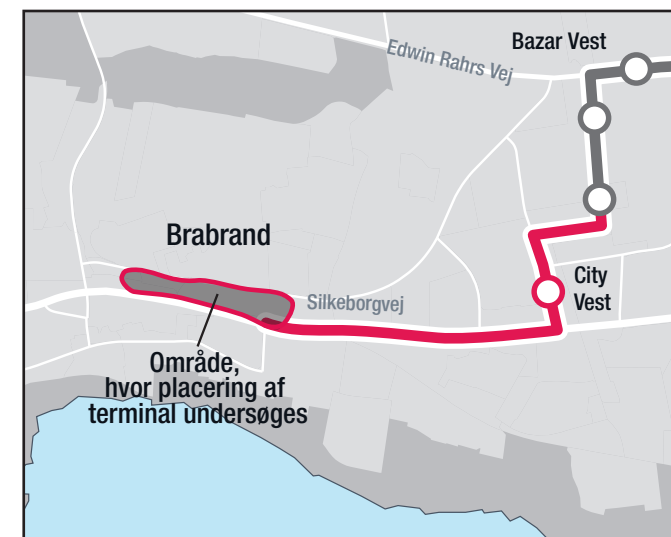
I det fremlagte projekt føres letbanen vest om City Vest, hvor der etableres et standsningssted. Herfra foreslås letbanen ført langs med og nord for Silkeborgvej. På denne strækning vil der være behov for væsentlige arealerhvervelser fra ejendommene nord for Silkeborgvej og for at lukke overkørsler fra disse til Silkeborgvej. I stedet etableres mindre lokalveje nord for letbanetracéet. Disse tilsluttes henholdsvis Sigridsvej og Koppelsvej.

Den yderste strækning af letbaneprojektet skal ses i sammenhæng med mulighederne for at etablere et terminalområde i Brabrand - eksempelvis ved Banevænget eller længere mod vest, hvor Brabrand Station lå. Her er tanken, at der kan etableres omstigningsmulighed til regionale baner, herunder en eventuel ny bane til Silkeborg. Et terminalområde bør desuden have omstigningsmulighed til busruter og rumme parkeringsanlæg, så der er mulighed for at stille bilen og benytte kollektiv trafik i byområdet (Parker og rejsanlæg).

Før der kan træffes endelig beslutning om letbanens endestation, bør det afklares, hvorvidt og hvornår et terminalområde kan etableres, hvor det kan placeres, og hvilke funktioner der bør være.

SPØRGSMÅL

- Kan et letbanestop vest for City Vest medvirke positivt til omdannelse af området ved City Vest?
- Hvilke funktioner bør der være i et terminalområde? Hvor kan det placeres, hvis ikke ved Banevænget? Har du idéer til, hvordan det bør indrettes?



20

VI SKAL HAVE DINE BIDRAG INDEN -

den 1. marts 2016

- e-mail til:

vvmletbane@aarhus.dk

eller skriv til:

Center for Byudvikling og Mobilitet
Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

DET VIDERE FORLØB

På baggrund af blandt andet de idéer og forslag, der modtages i denne debatfase, skal byrådet beslutte, hvad der skal indgå i det videre arbejde, herunder hvilke alternativer der skal undersøges, og hvilke miljøemner der skal være hovedfokus på. Dette forventes at ske efteråret 2016.

Herefter udarbejdes en redegørelse for virkningerne på miljøet (en VVM-redegørelse) samt forslag til kommuneplantillæg og evt. lokalplaner. Dette sker i en tæt dialog mellem Teknik og Miljø, Aarhus Kommune (myndighed) og Aarhus Letbane I/S (bygherre). Undervejs i arbejdet vil der sandsynligvis også blive behov for en målrettet dialog med særlige grupper, f.eks. beboerne i et bestemt område, særlige brugere m.m. Det forventes, at planforslag, miljørapport og VVM-redegørelse kan forelægges byrådet efteråret 2018. Derefter følger en offentlig debat på mindst 8 uger om det samlede materiale.

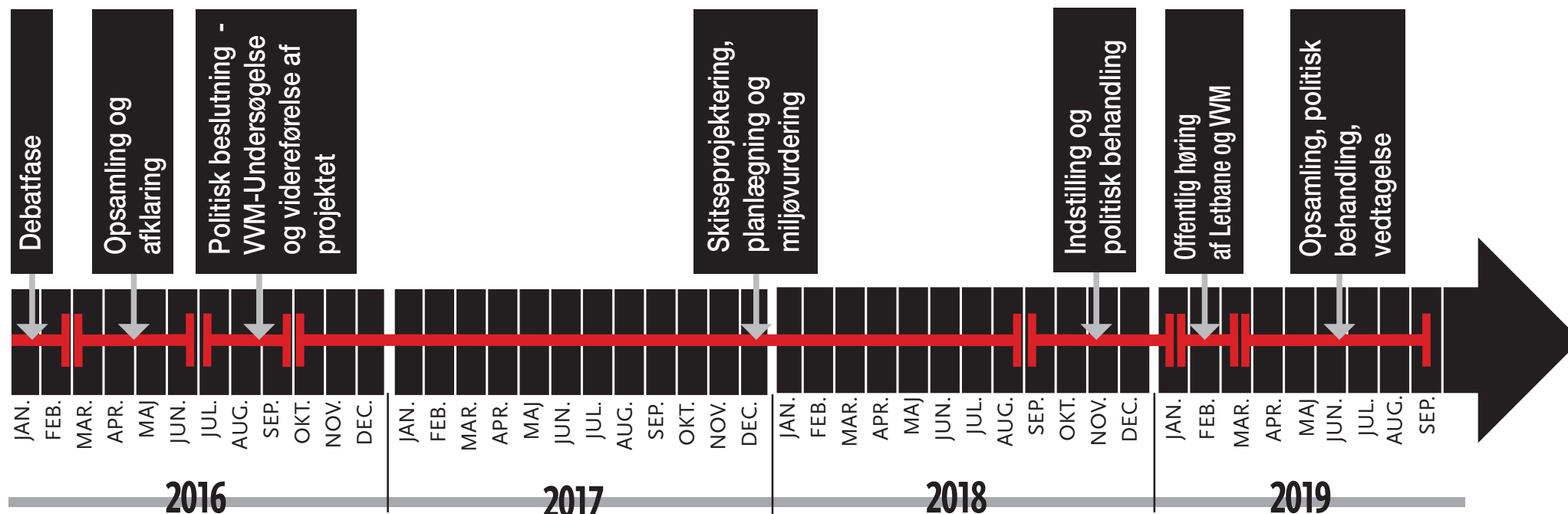
Efter denne anden offentlige debat udarbejder Teknik og Miljø en sammenfattende redegørelse om projektet og resultatet af den offentlige debat samt en indstilling til byrådet med henblik på vedtagelse af kommuneplantillæg og lokalplaner samt godkendelse af letbaneprojektet. Dette forventes tidligst at ske i 2019.

DINE FORSLAG OG IDÉER

Inden vi går i gang med det videre arbejde, vil vi endnu engang opfordre til at deltage i debatten og indsende idéer og forslag til planlægningsarbejdet og til indholdet i VVM-redegørelsen.

Der afholdes et Bogermøde om letbaneprojektet den 26. januar kl. 19.00 – 21.00 i Rådhushallen, Rådhuspladsen 2, 8000 Aarhus C.

TIDSPLAN



HVOR KAN JEG LÆSE MERE

LINK TIL:

- www.aarhus.dk/vvmletbane
- Letbanens mediatek med forundersøgelsen
- Letbanens mediatek med Samspil 2025
- Referat fra byrådsbehandlingen 26. august 2015 med indstilling og bilag
- Forslag til Planstrategi 2015
- Debatmateriale om Trafik- og Mobilitetsplan for Aarhus Midtby
- Helhedsplanen for Gellerup og lokalplan for vejstruktur og nedrivning

HVIS JEG HAR SPØRGSMÅL

Så er du velkommen til at kontakte os:

TEKNIK OG MILJØ

Center for Byudvikling og Mobilitet

MYNDIGHED, PLAN OG MILJØVURDERING

Søren Sloth Lave, tlf. 41859841

PROJEKTET OG TRAFIK

Hans Tausen, tlf. 21359049

E-MAIL

vvmletbane@aarhus.dk