

Bybaner



Fotomontage: Arkitektfirmaet C. F. Møller

I VVM-redegørelsen indgår et bilagshæfte med illustrationer af letbanens planlagte forløb gennem Århus. Herover et billede fra Oluf Palmes Allé i Skejby, hvor letbanetracéet placeres i midten af vejen. Bemærk de markante køreledningsmaster, der er arkitektens bud på en tydelig markering af letbanens forløb.

Nederst et parti fra Havnegade ved Toldbygningen, hvor Grenaabanens tracé ændres til tosporet letbanetrace med fast belægning og fri passage til havnefronten. Køreledning foreslås her ophængt som tværfelter.

Århus

VVM for Letbanens 1. etape klar til høring

Letbanen i Århus er nu skridt nærmere virkeliggørelsen. VVM-redegørelsen for letbanens etape 1, blev færdigskrevet i november 2009, og efterfølgende behandlet i Århus Byråd den 16. december 2009. Byrådet accepterede, at VVM-redegørelsen sendes i offentlig høring i foråret 2010 sammen med det forslag til kommunetillæg, som redegørelsen tilhører. Høringsperioden varer mindst 8 uger, og i den periode vil VVM-redegørelsen være offentlig tilgængelig, bl.a. på Århus kommunes hjemmeside.

VVM er en forkortelse for „Vurdering af Virkninger på Miljøet“. VVM er en proces, hvor der udarbejdes en systematisk redegørelse for alle tænkelige miljøpåvirkninger af et givent anlæg. Formålet med VVM-redegørelsen er at vurdere anlæggets virkninger på miljøet ud fra en række specifikke krav til indhold. VVM-redegørelsen skal give borgere og myndigheder m.fl. et grundlag for at kunne afveje fordele og ulemper ved et givent anlæg. Som borger har man mulighed for at deltage aktivt i de to høringsfaser, der indgår i VVM-proceduren.

Efter høringen behandles eventuelle indkomne bemærkninger, som vil indgå som en del af byrådets beslutningsgrundlag ved den endelige behandling af kommuneplantillægget. Det forventes, at kommuneplantillægget vedtages medio 2010.

Mere information om letbanen kan hentes på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk.

Letbanen i Århus

Den første etape af letbanen omfatter en sammenbinding af Århus-området to nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaabanen, samt udbygning af 12 km nye letbanespor, som strækker sig fra Grenaabanen ved Nørreport ad Randersvej via Skejby og gennem det nye byudviklingsområde i Lisbjerg. Herfra kobles letbanen igen sammen med Grenaabanen sydvest for Lystrup. Letbanen forventes færdig i 2015.

Letbanetogene skal være af den særlige hybrid-type (TramTrain), der kan køre på el i byen og med dieselmotor på lokalbanerne Grenaabanen og Odderbanen. Togtypen,

der allerede findes som standard, har en maksimalhastighed på 100 km/t, hvilket passer til hastigheden på Grenaabanen. På bystrækninger tilpasses hastigheden forholdene og bliver højst den tilladte hastighed for vejtrafikken.

Finansieringen af letbanen er stort set på plads. Projektet koster godt 1 mia. kr. og fra Trafikaftalen fra januar 2009 er der fra staten afsat 0,5 mia. kr. til projektet. De resterende penge skal Århus kommune selv finansiere med støtte fra nabo-kommuner. Den lave pris pr. km skyldes flere ting. Der er i prisen ikke medregnet ledningsomlægninger, der allerede er budgetteret og delvist udført i forbindelse med busbaneprojektet på Randersvej. Over halvdelen af strækningen køres over land hvor anlægsprisen er meget lav. Desuden er finansieringen af depoter og værksted og rullende materiel forudsat afholdt af trafikbestillerne via kontrakten med operatøren.

Odense

VVM-undersøgelse om letbane i Odense

Nu er det Odenses tur til at få et letbane, om det står til kommunen. Byen, der indtil 1952 havde et sporvognsnet, blev i forbindelse med det seneste trafikforlig „Bedre veje mv.“ af 2. december, tilgodeset af Folketinget, der har bevilget 4 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af første etape af en letbane i Odense. Dermed bliver Odense den anden by i Danmark, hvor der afsættes statslige midler til undersøge letbane som en løsning i den kollektive trafik.

Forundersøgelse skal være afsluttet i sommeren 2010. Derefter igangsættes VVM-undersøgelsen, der erfaringsmæssigt tager ca. 2 år,



Fotomontage: Arkitektfirmaet C. F. Møller

hvorefter detailplanlægningen kan påbegyndes hvis finansieringen falder på plads. Projektet planlægges som et pilotprojekt for kommende letbaner i gadeniveau i Danmark.

Projektet er tænkt som et pilotprojekt for kommende rene letbaner i danske byer, hvor hele strækningen forventes anlagt i gadeniveau. Det er planen, at den første etape af letbanen skal forbinde byens nye Regionshospital og den nye Forsker- og Vidensby med Odense Banegårds Center. Derved vil man kunne spare en del arealer til parkeringspladser, som vil blive samlet i et stort parkeringsanlæg (Park&Ride) ved motorvejen med direkte omstigning til letbanen. Det er planen, at såvel letbanen som det tilhørende „Parker & Rejs“ anlæg skal kunne indvies i 2017, så de kan betjene de to nye institutioner fra starten.

I takt med at letbanen bygges, indføres der en begrænsning af biltrafikken, hvor bl.a. Thomas B. Triges Gade vil blive omdannet til miljøgade. Den eneste trafik her vil i fremtiden være letbane, cykler og fodgængere, og her inddrages borgernes idéer til, hvordan dette nye forureningsfrie byrum skal anvendes.

Mere om letbanen i Odense kan ses på www.byenudafboksen.dk under projekter.

København

Metro

Ansaldo skal fortsat drive Metroen

Den 12. januar blev sløret løftet for, hvem der skulle drive Metroen de næste fem år. Opgaven blev tildelt italienske Ansaldo STS, som ud af i alt seks tilbudsgivere gav det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Metroselskabet oplyser, at alle prækvalificerede tilbudsgivere leverede seks gode og gennearbejdede tilbud. I opløbet lå de to bedste tilbud meget tæt med kun få points forskel, men på afgørende punkter – dvs. prisen og den tekniske side af driften – skilte vinderen sig ud.

Udbudsprocessen har været i gang siden foråret 2009, hvor seks selskaber prækvalificerede til at give tilbud. På baggrund af et omfattende udbudsmateriale afgav tilbudsgiverne tilbud i august og deltog i de indledende forhandlingsmøder. Her fik de enkelte tilbudsgivere Metroselskabets bemærkninger om, hvor



Jonas Stribo

tilbuddene kunne forbedres samt en række generelle råd. Desuden fik de oplyst, hvordan deres pris lå i forhold til Metroselskabets estimat. Herefter fik tilbudsgiverne mulighed for at fremsætte reviderede tilbud, som blev afleveret i oktober 2009. Efter evaluering af de reviderede tilbud blev de tre tilbudsgivere, der havde afleveret de økonomisk mest fordelagtige tilbud, inviteret til forhandlingsmøder i begyndelsen af december. Herefter afleverede de tre tilbudsgivere endnu et revideret tilbud, som er grundlag for den endelige evaluering, der resulterede i, at Ansaldo STS vandt udbuddet.

De seks tilbudsgivere var Keolis Nordic A/B, Centour A/S (alliancen mellem DSB og franske RATP), Ansaldo STS, Arriva Scandinavien A/S, S-Bahn Hamburg GmbH og Serco-NedRailways.

COP 15 gav passagerrekord i Metroen

Klimakonferencen COP15 i København som afholdtes i december 2009, gav godt en halv million ekstra påstigninger på to uger konferencen varede. COP15 skabte trængsel i den københavnske Metro, og der blev sat nye passagerrekorder.

Fredag den 18. december for steg i alt 240.000 passagerer på Metroen, det højeste antal passagerer nogensinde i de 8 år Metroen har været i drift. Næsthøjeste antal var fredagen den 11. december valgte 225.000 passagerer at tage en tur med Metroen. Til sammenligning steg der i gennemsnit 160.000 passagerer på Metroen på en normal hverdag i 2009. Medvirkende til det store tal

har uden tvivl også været det fripas til offentlig transport i København, som alle krediterede deltager i konferencen havde fået udleveret under besøget.

Bortset fra en enkelt frostdag med driftsproblemer i formiddagstimerne, kørte Metroen stort set planmæssigt. Dog var det nødvendigt flere gange at suspendere standsninger ved Bella Center, pga. sikkerhedshensyn og for mange konference-deltager ved indgangen. Metroen havde under konferencen indsat flere stewards i tog og på stationerne, samt udvidet passagerinformation til også at ske på engelsk.

Tommy O. Jensen

Metrotogetsæt 20 løftet op i forbindelse med et eftersyn samtidig med at skinne-/gummihjulstraktoren fra Windhoff er på vej ud af værkstedet med metrotogetsæt 27 efter endt eftersyn den 20. maj 2009 i Ørestad.

Metrotogetsæt 20 løftet op i forbindelse med et eftersyn på værkstedet i Ørestad den 20. maj 2009.



Jonas Stribo