

Stikordsreferat fra Trafikdage i Aalborg, 24. august 2010

Special Session: Letbaneperspektiver i Vestdanmark

Dagsorden

1. Indledning ved Anders Kaas, Atkins Danmark
2. Oplæg ved Helge Bay, Atkins Danmark
3. Oplæg ved Ole Sørensen, Midttrafik
4. Oplæg ved Carsten Henriksen, Odense Kommune
5. Oplæg ved Signe Klintgaard Korac, Nordjyllands Trafikselskab
6. Diskussion

1. Indledning ved Anders Kaas, Atkins Danmark

Anders Kaas byder velkommen, gennemgår dagsorden og giver ordet videre til første oplægsholder.

2. Oplæg ved Helge Bay, Atkins Danmark

Helge Bay giver et overblik af, hvad der sker af letbaneaktiviteter i det nærmeste udland, herunder etablerede letbaner og projekter på tegnebrættet. Følgende projekter nævnes:

- Mulhouse, Frankrig (13,2 km bane – åbnede i 2006)
- Paris – T3 (7,9 km bane – åbnede i 2006. Planer om udvidelse i 2012)
- Paris – T1 (Åbnede i 1993 – underdimensioneret fra starten)
- Den Haag – TramTrain (Letbane i gadekørsel, på højbane, i tunnel og på metrolinje)
- Strasbourg (53 km bane – åbnede i 1994. Planlagt udvidelse 2010, 2014 og 2016)
- Dublin – LUAS (26,5 km bane – åbnede i 2004. Planlagt udvidelse 2010-2011)
- Edinburgh Trams (18,5 km bane – åbner i 2011)
- Stockholm – Tvärbanan (Åbnet i 2000 og forlænget mod syd. Planlagt videre til Solna)
- Stockholm - Cityspårväg (Udvidet eksisterende Djurgårdslinje til letbane – åbnede 2010)
- Skåne planlægger baneudvidelser med letbaner i Lund, Malmö og Helsingborg
- Bergen – Bybanen (7,9 km bane – åbnede 2010. Planlagt udvidelse til lufthavnen i 2012)

3. Oplæg ved Ole Sørensen, Midttrafik

Ole Sørensen fortæller om letbanesamarbejdet i Århusområdet. I Århus er man i fuld gang med planlægningen af etape 1 fra Odder til Grenå, via Århus H. Størstedelen af strækningen vil hermed være på eksisterende lokalbanespor. Der skal anlægges 12 km nye spor ud af det nordlige Århus, for på den måde at betjene de nye bydele Lisbjerg og Elev, samt Århus Universitet og Skejby Sygehus, der står over for en stor udbygning.

VVM-analysen for letbanens etape 1 er gennemført, og staten har afsat 500 mio. kr. til projektet, men den endelige aftale mellem parterne om finansiering og organisering er endnu ikke indgået. De nuværende udfordringer er således dels finansieringsmæssige og dels planlægningsmæssige. Etape 1 forventes i drift 2. halvår 2015.

4. Oplæg ved Carsten Henriksen, Odense Kommune

Carsten Henriksen præsenterer hvilke planer man har for en letbane i Odense. Det er kommunens ønske, at en letbane bl.a. skal underbygge den ønskede byudvikling, og skabe en ny forbindelse til

udviklingsområdet omkring SDU (Syddansk Universitet) og nyt universitetshospital, samt mellem hovedbanen og den Fynske Motorvej. Desuden vil en letbane forbedre Odenses opkobling til de andre større danske byer, især med indførelse af Time-modellen. På baggrund af rejsemønsteranalyser er der lavet forslag til letbanens linjeføring, der tilgodeser flest mulige interessegrupper, ud fra hhv. en H-model og en ringbanelinje.

5. Oplæg ved Signe Klintgaard Korac, Nordjyllands Trafikselskab (NT)

Signe Klintgaard Korac præsenterer hvilke visioner man har for en letbane i Aalborg. Letbanen er en del af visionen for en sammenhængende kollektiv trafik i Nordjylland, og vil være en overbygning i NTs markedsføringsstrategi *"Tænk sporvogn – kør bus"* fra 2004, hvor der blev indført højfrekvente *"metrobusser"* i Aalborg. Indtil videre har man planlagt linjeføringen for Etape 1 – en 7 km banestrækning der skal forbinde midtbyen med universitetet og det kommende universitetssygehus. Strækningen vil i første omgang blive anlagt som højklasset bustracé, med henblik på senere omlægning til letbane. Senere etaper er også på tegnebrættet, herunder forbindelser til lufthavnen, vestbyen og erhvervsområdet City Syd.

6. Diskussion

Herunder ses hovedpointerne fra den efterfølgende diskussion:

- I Aalborg er det ikke nødvendigvis en letbane man går efter. Måske vil et højklasset bussystem kunne løse opgaven lige så godt.
- Aalborg er måske ikke stor nok til en letbane – 7 km er ikke særlig langt.
- Den samfundsøkonomiske gevinst ved en letbane er svær at måle p.t.
- Letbaner understøtter fjerntog / Timemodellen.
- Klimaspørgsmål: Letbaner er et yderst fornuftigt middel til at opnå rentabilitet på de korte strækninger ud fra et økonomisk og klimamæssigt synspunkt.
- Akilleshælen ved letbaner er finansieringen. I andre lande har man gjort følgende:
 - o Frankrig: Transportskat i byerne ⇒ selvfinansierede letbaner
 - o Tyskland / UK: Statslige tilskud (op til 70 %)
 - o Vil noget lignende være muligt i Danmark også?
 - Politikerne: Århus har fået; Odense skal snart i gang med VVM
 - Ikke helt politisk enighed om, at letbaner er løsningen, men dog stor opbakning – vigtigt, at der også gøres noget for den øvrige bustrafik
- Penge fra betalingsveje bør kanaliseres over i letbaneprojekter (som i Bergen, hvor det var opad bakke i starten).
- Vil pensionskasser være villige til at finansiere anlægsudgifter?
- I København blev metroen finansieret ved at sælge statsejede grunde. Samme princip vil kunne anvendes i Århus og Aalborg.
- Generelt: Driftsindtægterne vil som regel ikke kunne dække drifts- og anlægsomkostningerne. Der skal derfor tænkes i alternative finansieringsforslag.