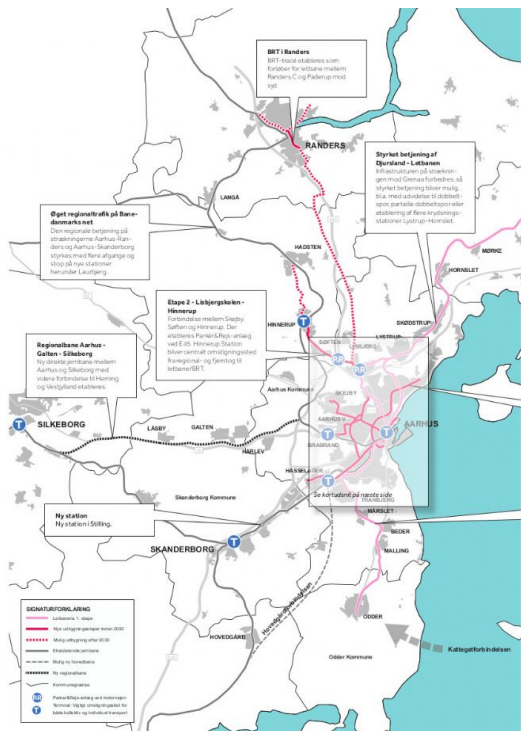


# Samspil 2030 skal løfte kollektiv trafik i Østjylland

Af: Mikael Hansen



Kilde: Letbanesamarbejdet

**Der er fælles fodslag mellem otte østjyske kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik om en ambitiøs udbygningsplan af kollektiv trafik i Aarhusområdet. Det er udsigten til fortsat vækst i indbyggertal, pendling og trængsel, der kalder på handling.**

Letbaner, BRT, nye togstationer og en ny jernbane er ingredienserne i den 7-10 milliarder dyre udbygningsplan for kollektiv trafik i Østjylland, som Letbanesamarbejdet står bag. Letbanesamarbejdet er et trafikpolitisk samarbejde mellem otte østjyske kommuner, Region Midtjylland og trafikskabet Midttrafik – en udløber af arbejdet med anlægget af Letbanen i Aarhus.

Visionsplanen Samspil 2030 afløser planen Samspil 2025 fra 2013. Hvor den tidligere plan alene koncentrerede sig om en udbygning af den skinnebårne trafik, inddrager den nye plan også BRT – busser i eget tracé. Nye projekter er kommet til, og et højklasset kollektiv trafiknet i Aarhus ser ud til at kunne realiseres noget hurtigere end ellers.

## Invitation til staten

Et helt afgørende punkt i planen er at engagere staten i realiseringen. For det første vil det være nødvendigt med statslig medfinansiering, ellers kan planen ikke realiseres. Men for det andet kræver realiseringen af planen også statens medvirken i planlægningen, udviklingen og koordineringen af de mange delprojekter. Bl.a. er genetablering af stationerne i Stilling og Brabrand på statens jernbanenet vigtige brikker for at opnå den fulde effekt af de foreslåede letbane- og BRT-investeringer. Samspil er en velvalgt titel for udspillet.

I hvilken grad staten vil give håndslag på invitationen, er stadig uafklaret – den kommende nationale mobilitetsplan forventes at give et fingerpeg om svaret.

- Intentionen i Samspil 2030 er helt klar: Parterne i Letbanesamarbejdet ønsker en tæt dialog med staten for netop at kunne skabe en høj grad af sammenhæng i det østjyske højklassede kollektive trafiknet, siger Henrik Juul Vestergaard, planchef i Midttrafik.

Det var de samme parter, som for knap 10 år siden udfordrede staten og de traditionelle grænser mellem den kollektive trafikformer med planen om Letbanen i Aarhus. En nybygget bybane var en nyskabelse i Danmark, men ydermere skulle den kobles med de to regionale jernbaner, Oddebanen og Grenaa-banen som Danmarks første tram-train projekt. Det lykkedes trods mange trængsler på begge sider af bordet. Samspil 2030 fortsætter linjen med at udfordre grænselandet mellem de statslige, regionale og kommunale ansvarsområder.

Dermed fremstår den østjyske letbanesamarbejde som en ny, stærk stemme i den kollektive trafik. Selv om de fleste projekter i visionsplanen er lokaliseret i Aarhus, står hele Letbanesamarbejdet bag. Prognoser for befolkningsudviklingen, pendlingen og trængslen peger alle i samme retning: Det er i Aarhus, problemerne samler sig, og det er her de skal løses. Aarhus har brug for en kollektiv trafik i storbyformat.

## Letbane eller BRT?

Hovedsigtet i Samspil 2030 er stadig udbygning af letbanenet i Aarhus samt anlæg af en ny jernbane mellem Brabrand og Silkeborg. Det kan kaldes en teknisk logik. Når én letbane er anlagt, er det logisk at fortsætte med flere strækninger i samme teknologi. Metroudbygningen i København følger samme logik, tidligere har udbygningen af S-togsnettet i København været baseret på de samme argumenter.

Nu er BRT med i planen som alternative løsninger på alle foreslåede letbanestrækninger. Hertil kommer et nyt BRT-projekt i Randers.

Forskellene i anlægspris falder i øjnene. Det koster mellem 80 og 150 millioner kroner pr. kilometer at anlægge en letbane, mens en BRT-strækning kan anlægges for mellem 10 og 60 millioner kroner pr. kilometer, ifølge et notat, som COWI har udarbejdet for Letbanesamarbejdet.

Også tidsforbruget er forskelligt, BRT er hurtigere at anlægge end en letbane.

-Forskellen i anlægstiden er ikke så markant, fordi tiden til projektering, VVM-undersøgelser og andre formelle forhold stort set er den samme, siger Henrik Juul Vestergaard og fortsætter:

-BRT er dog enklere i forhold til godkendelser og certifikater, så der er en lille tidsgevinst. Samtidig kan der være bedre muligheder for at tage delstrækninger i brug, før det fulde projekt er realiseret.

Det er stadig omdiskuteret, om de samlede direkte og indirekte effekter af letbane- eller BRT-anlæg er de samme, især er der tvivl om de indirekte effekter i forhold til byudviklingen.

### Politisk medvind til BRT-projekter

To af projekterne i Samspil 2030 har fået særlig medvind: BRT-projekterne i Randers og på Ringvejen i Aarhus. Begge projekter er blandt de 6 udvalgte BRT-projekter i publikationen "BRT - en ny klimavenlig løsning i den kollektive transport".

- Der er stor lokalpolitisk interesse for de to projekter, fortæller Henrik Juul Vestergaard og fortsætter:

- Det er to meget forskellige projekter. Projektet i Randers kan minde om BRT-strækningen på Nørre Allé i København, hvor det er busser fra forskellige ruter, der benytter bustracéet. De kommer fra og kører igen videre på de almindelige vejstrækninger. BRT-projektet på Ringvejen bygges i højere grad om én rute og kan derfor trafikeres med særlig bustyper, som komfortmæssigt lægger sig tættere på letbanetog.

Anden etape af Letbanen i Aarhus består af to strækninger: Lisbjergskolen-Hinnerup og Aarhus Ø – Brabrand st. Disse to strækninger er langt i planlægningen, hvor VVM-undersøgelserne er sat i gang. Men også her er BRT som alternativ taget med i undersøgelsen.

Letbaneløsningen står dog stærkt i forhold til etape 2, fordi forbindelserne til statens jernbaner er et afgørende argument og fordi etape 2 er dybt integreret i den eksisterende letbanestrækning.

### Samspil 2030 – tretten gode projekter

De tretten projekter i Samspil 2030 er udvalgt blandt et langt større antal mulige projekter.

-De tretten projekter er dem, der giver mest mening både trafikalt og samfundsøkonomisk, forklarer Henrik Juul Vestergaard og fortsætter:

-Hvorfor lige tretten projekter, kan man spørge. Ideen i Samspil 2030 er for det første at påvise forskellige typer mobilitetsbehov, for det andet en skitsere et sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik, som kan forventes at møde nogle vigtige trafikale udfordringer i Østjylland i det næste årti.

### Tretten højklassede projekter

Samspil 2030 indeholder disse tretten delprojekter:

- Letbanegren fra Lisbjerg Skole til Hinnerup (Del af etape to af Letbanen)
- Letbanegren fra Aarhus Ø til Brabrand (Del af etape to af Letbanen)
- (Gen)åbning/etablering af Brabrand Station (Del af etape to af Letbanen)
- BRT mellem Randers C og Randers Syd
- Ny regionalbane Brabrand- Silkeborg
- (Gen)åbning af stationen i Stilling
- BRT på Grenåvej i Aarhus
- Letbane eller BRT på Ringgaden i Aarhus – Frederiksbjerg - Grenaavej
- Letbane eller BRT på Ringvejen i Aarhus – Viby-Hasle
- Letbane eller BRT til Hasselager-Kolt
- Letbanegren Hasle - Tilst
- Letbanegren Hasle-Skejby
- Letbaneforbindelser på tværs i Aarhus Midtby

Læs mere om Samspil 2030

Se video om Samspil 2030