

Indpasning af letbaner i bymidter

I de største danske byer planlægges og implementeres højklassede kollektive trafikløsninger. Fælles for byerne Aarhus, Odense, København og Aalborg er ønsket om etablering af et letbanesystem.

Letbaneprojekterne i Aalborg og Aarhus er på et forskelligt stade. Med etape 1 i Aalborg og en af de mulige næste etaper i Aarhus (Brabrandetapen) står projekterne dog overfor de samme udfordringer i bymidten. Her kommer indpasning af en letbane til at ændre den trafikale struktur og vil have væsentlige konsekvenser for den samlede trafikafvikling og tilgængelighed til bymidten.

Indlægget vil med eksempler fra foranalysen for Aalborg Letbane og forundersøgelsen for Brabrandetapen i Aarhus belyse nogle af de centrale trafikale udfordringer, der knytter sig til etablering af en letbane i centrale byområder. Indlæggets fokus vil være på indpasningen af en letbane i den samlede trafikale struktur, hvor der må ske en afvejning og prioritering af samspil mellem alle trafikantgrupper.

Indlægget indledes med en kort præsentation af letbanens etape 1 i Aalborg og Brabrandetapen i Aarhus. I Aalborg skal etape 1 forbinde Aalborg Vestby, midtbyen og Aalborg Universitet samt det nye universitetshospital. I Aarhus skal Brabrandetapen skabe en ny højklasset kollektiv trafikforbindelse mellem midtbyen og Gellerup. Kollektiv trafikbetjening af Aarhus Ø og sikring af et knudepunkt for omstigning mellem kollektive transportformer i Brabrand indgår ligeledes i forundersøgelsen for Brabrandetapen, som forventes afsluttet inden udgangen af 2013.

Den trafikale og planlægningsmæssige kontekst, som de to infrastrukturprojekter dels skal understøtte og dels skal indpasses i, præsenteres. I Aalborg har letbaneprojektet et tæt samspil med den nye hovedstruktur, vækstaksen og mobilitetsstrategien. Indpasning af en letbane i bymiljøet er sket ud fra en strategi om, at løsningerne i høj grad skal kunne rummes mellem byens facader. Dette afføder konsekvenser for den øvrige trafik, hvor det må accepteres, at etablering af letbanen koster for biltrafikken.

I Aarhus har Brabrandetapen stærke relationer til bl.a. midtbyplanen. Letbanen skal indpasses i en korridor, der er meget central for dels kollektiv trafik, dels biltrafik og dels cykeltrafik i midtbyen. Her er således også konfliktende interesser, som skal varetages på bedst mulig vis i løsningen for indpasning af letbanen. Letbanen skal desuden udgøre en central transportkorridor i byomdannelsesprojekterne Aarhus Ø og Gellerup.

Fælles for begge projekter er, at indpasning af letbanen må ske ud fra en afvejning af fremkommelighed, tilgængelighed og sikkerhed – både for letbanen og for øvrige trafikanter i den kollektive trafik, i bil og på cykel, hvor valg af tracé-

type, herunder afvikling af busser i tracé med letbanen, regulering af sidevejstilslutninger og kryds, har udgjort en central del af processen.

Herudover rummer etablering af en letbane andre væsentlige konsekvenser for mange øvrige aspekter i midtbyen, herunder:

- > Indretning af torve og pladser
- > Parkering
- > Varelevering
- > Sikring af plads til transformerstationer
- > Sikring af plads til depot.

Præsentationen inkluderer nogle af disse forhold ved i høj grad brug af billeder og kortmateriale.

Indlægget skal ses i sammenhæng med emnerne sikkerhed og signalanlæg, som er de øvrige indlæg i denne session, og derfor behandles disse emner ikke detaljeret.