

REFERAT Plan- og Landdistriktsudvalget d. 06-02-2023

Mødedato Mandag d. 06. februar 2023 kl. 16:00

Mødested Hammel administrationsbygning, mødelokale 1

Indholdsfortegnelse

Letbane og Trængselsfri busløsning.....	3
Orienteringspunkt.....	10
Digitalt underskriftsark.....	13

Punkt 1: Letbane og Trængselsfri busløsning

EMN-2020-32394

Bilag

Vejbyggelinjer

Miljøkortlægningsrapport

Samfundsøkonomisk analyse

Business case

Forudsætningsrapport anlægsoverslag

1. Letbane og Trængselsfri busløsning (Åben)

Tidl. politisk behandling BY 26.01.21, pkt. 14

Forventet sagsgang PL-U, ØK, BY

Lovgrundlag Planloven

**Plan-
Landdistriktsudvalget**
6. februar 2023 16:00

og

SAGENS INDHOLD

Byrådet skal i denne sag tage stilling til resultatet af miljøkortlægningen for letbane og trængselsfri busløsning fra Lisbjergskolen til Hinnerup. En strækning på ca. 8,5 kilometer, hvoraf ca. 6 kilometer er i Favrskov Kommune.

Sags-ID: EMN-2020-32394
Dok-ID: 3450522
Sagsbehandler: cvan

Det samlede anlægsoverslag for hele strækningen fra Lisbjergskolen til Hinnerup udgør 1,7 mia. kr. for letbanen og 1,2 mia. kr. for den trængselsfri busløsning. Samfundsøkonomien er belyst, og for begge projekter er det samfundsøkonomiske resultat negativt. Det vil sige, at med udgangspunkt i de beregnede effekter af de to projekter, er det ikke samfundsøkonomisk rentabelt hverken at anlægge en letbane eller en trængselsfri busløsning på strækningen.

Det er en forudsætning for miljøkortlægningen, at der er udarbejdet et skitseprojekt, der i hovedtræk viser, hvordan en letbane og trængselsfri busløsning kan etableres. Skitseprojektet er samtidig en forudsætning for at kunne beregne en forventet anlægs-, drifts- og samfundsøkonomi for projektet.

Skitseprojektet, der er vedlagt som bilag, tager udgangspunkt i, at letbanen videreføres i samme standard som den eksisterende letbane i Aarhus. Skitseprojektet tager også udgangspunkt i, at der ved fuld drift er letbane eller bus hvert 10. minut på strækningen.

Fuld drift er på hverdage i tidsrummet kl. 05-18. Om aftenen og i weekender er der lavere drift, dvs. letbane eller bus hvert kvarter eller 20. minut.

Den nuværende busdrift er på hverdage med en afgang hvert 20. minut i dagtimerne, hvert 30. minut sen eftermiddag og en gang i timen i aftentimerne.

På den baggrund er der gennemført en miljøkortlægning for at afdække de væsentlige miljøspørgsmål, så de kortlagte miljømæssige forhold kan indgå i den videre stillingtagen til projektet. Miljøkortlægningen, som forholder sig overordnet til natur, vand, kulturarv, støj mm., er vedlagt som bilag.

Miljøkortlægningen er foretaget i et samarbejde mellem Favrskov Kommune, Aarhus Kommune samt Aarhus Letbane.

Miljøkortlægningen er baseret på en løsning, hvor en kommende letbane placeres på nordsiden af Århusvej, og hvor der samtidig på den nordlige side af Århusvej på strækningen mellem E45 og Engdalsvej (vestlige kryds) skal sikres plads til en vejudvidelse til fire spor.

Miljøkortlægningen på Ådalsvej forudsætter letbane på strækningen fra krydset Århusvej/Ådalsvej til Lilleåen, hvor letbanen placeres syd/vest for Ådalsvej, hvor den sidste del af strækningen er via Adeline Geneevej fra Lilleåen til Hinnerup Station.

Det forventes, at en etablering af letbaneløsningen vil vare ca. fem år. Der skal blandt andet etableres syv nye letbanestoppesteder heraf seks stoppesteder i Favrskov Kommune dvs. fra Parker og Rejs-anlægget til Hinnerup Station. Letbanetogene kræver, at der som udgangspunkt skal etableres 55 meter perroner ved stoppestederne. Derudover skal der bl.a. etableres strømforsyning, køreledninger, signalanlæg, broer og bygværker. Desuden forudsætter projektet vejlukninger og ekspropriation af i alt syv ejendomme ved Hinnerup C og derudover fem ejendomme langs Århusvej.

Den trængselsfri busløsning indebærer letbane på strækningen mellem Lisbjergskolen og Parker og Rejs-anlægget ved E45, og trængselsfri bus på strækningen mellem fra Parker og Rejs-anlægget til Hinnerup nord (Haldumvej). Bussen kører i særskilte busbaner fra Parker og Rejs-anlægget langs Århusvej. Fra Ådalsvej kører bussen i delt tracé sammen med den øvrige trafik via Hinnerup Station til Hinnerup nord. Busbanerne på Århusvej etableres som særskilte 3,5 meter brede busspor.

Det forventes, at en etablering af busløsningen vil vare ca. fire år. Der skal bl.a. etableres 14 stoppesteder fra E45 til Haldumvej/Rylevej i Hinnerup. Busserne kræver, at der som udgangspunkt etableres 25 meter perroner. Desuden forudsætter projektet ændringer af de eksisterende vejanlæg, etablering af stiunderføring ved Århusvej/Hjortevej og Århusvej/Holmelundsvej samt ekspropriation af seks ejendomme.

Letbane- og busprojekterne kræver begge flytning af forsyningsledninger og etablering af afvanding med ledninger og bassiner i anlægsfasen. Efter etableringen af letbane- og/eller busløsningen vil der være drift af de nye anlæg.

VURDERING

Teknik og Miljø har vurderet den samlede afrapportering, der udgør miljøkortlægningen. I det følgende vurderes de to projekters anlægs- og driftsøkonomiske konsekvenser, samt de samfundsøkonomiske konsekvenser.

Business Case

Business casen belyser økonomien for både letbane og busløsningen over en anlægsperiode (som varierer mellem fire og fem år afhængigt af projektforslag) og en driftsperiode på 5 år.

Anlægsudgifterne til etablering af strækningen er fordelt ligeligt udover anlægsperioden, idet den præcise fordeling mellem anlægsårene endnu ikke foreligger. Derudover er det antaget, at driftsudgifterne og vedligeholdelse af infrastruktur for henholdsvis letbane og busløsningen er konstante i alle fem driftsår.

Resultatet viser, at etablering af letbane på strækningen og efterfølgende drift i fem år vil koste samlet ca. 1,7 mia. kr.

Resultatet viser, at etablering af trængselsfri busløsning på strækningen og efterfølgende drift i fem år vil koste samlet ca. 1,15 mia. kr.

Driftsøkonomi

Både letbanen og busløsningen er driftsmæssigt markant mere omkostningstunge end opretholdelsen af den nuværende busbetjening mellem Aarhus og Hinnerup nord.

Ses alene på driftsresultaterne viser de et årligt driftsunderskud på letbanen på 11 mio. kr. Driftsunderskuddet skyldes, at letbanen estimeres til at koste ca. 27,6 mio. kr. i årlig drift, og at letbanen vil generere mindreudgifter for ca. 16,6 mio. kr. årligt. Mindreudgifterne består af ca. 1 mio. kr. i nye billetindtægter i den kollektive trafik og ca. 15,6 mio. kr. i besparelse årligt som følge af ruter i den kollektive trafik, der nedlægges eller justeres ved etablering af letbanen.

Der forventes et årligt driftsunderskud på den trængselsfri busløsning på 3,1 mio. kr. Driftsunderskuddet skyldes, at busløsningen estimeres til at koste ca. 22,4 mio. kr. i årlig drift, og at busløsningen vil generere mindreudgifter for ca. 19,3 mio. kr. årligt.

Det bemærkes, at der ved letbaneløsningen forudsættes en busrute fra Hinnerup nord til Hinnerup Station, og derfor opnås ikke så stor besparelse på busdriften i letbaneløsningen i forhold til den trængselsfri busløsning.

Samfundsøkonomi

Den samfundsøkonomiske analyse medtager flere faktorer i beregningerne end business casen, som alene forholder sig til anlægs- og driftsøkonomien. Selv om der er positive bidrag til samfundsøkonomien ved begge løsninger fra blandt andet øgede billetindtægter og tidsgevinster i den kollektive trafik, er gevinsterne beskedne i forhold til merudgifterne.

Det fremgår af de samfundsøkonomiske beregninger for de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter, at letbanen resulterer i en samlet samfundsøkonomisk merudgift på 265 mio. kr., hvilket er højere end den samlede samfundsøkonomiske merudgift på 83 mio. kr. for den trængselsfri busløsning.

Det fremgår af den samfundsøkonomiske analyse, at både letbanen og den trængselsfri busløsning påvirker luftforurening, klimapåvirkning, støj og uheld negativt. Det skyldes, at begge løsninger vil medføre omvejskørsel på vejene og i den kollektive trafik, hvilket øger emissioner, støjbelastning og sandsynligheden for uheld.

Der er i risikovurderingen af projektet peget på usikkerheder og manglende viden ved skitseprojekteringen. Hertil peges på muligheden for yderligere (ikke kendte) krav om bæredygtighed og grønne løsninger. Endelig peges på, at prisen på særligt letbaneprojektet kan blive påvirket af usikkerhed på entreprenørmarkedet – og prisudviklingen på råvarer og energi.

Teknik og Miljø vurderer på den baggrund samlet set, at der ikke bør arbejdes videre med en egentlig miljøkonsekvensvurdering af projekterne, når der også tages hensyn til, at miljøkonsekvensvurderingen først bør gennemføres, når der er en begrundet forventning om at kunne gennemføre projektet indenfor en rimelig tidshorisont.

Såfremt der ikke arbejdes videre med projekterne, vil Teknik og Miljø undersøge mulighederne for særlig prioritering af eksisterende busser, alternative kollektive transportformer, herunder Flextrafik og samkørselsordninger.

Såfremt der ikke arbejdes videre med en miljøkonsekvensvurdering for en letbane eller en trængselsfri busløsning, har det afledte konsekvenser for planlægningen.

Der er i Kommuneplan 2021-32 udlagt en reservationslinje for letbanen, og herunder trængselsfri bus i retningslinje 1.2. Retningslinjen er suppleret med konkrete rammeudlæg for så vidt angår selve Parker og Rejs-anlægget ved E45 i rammeområde 5.TA.3, og arealerne langs Århusvej mellem Søften centerområde og boligudlæggene i Søften Nord i rammeområde 5.TA.2.

Det kan i forlængelse heraf oplyses, at der ud over arealreservationerne langs Århusvej i Kommuneplan 2021-32 findes ældre tinglyste vejbyggelinjer langs Århusvej, som tillige sikrer udvidelsesmulighederne for selve vejen til en 4-sporet vej med tilhørende cykelstier. Disse vejbyggelinjer, som fremgår af vedlagt kortbilag, vil blive fastholdt.

Arealreservationerne i Kommuneplan 2021-32 lægges til grund for den løbende planlægning og enkeltstatsbehandling. Arealreservationerne er på den ene side væsentlige for at sikre realiserbarheden af store infrastrukturprojekter, da de modvirker, at der sker uhensigtsmæssig byudvikling på de arealer, som vil blive berørt af projekterne. På den anden side har arealreservationerne konsekvenser for de bygge- og udviklingsmuligheder, som de omkringboende har på deres individuelle ejendomme. Det anbefales derfor, at reservationerne afspejler Byrådets langsigtede mål for udbygningen af infrastrukturen i området, og der ikke foretages reservation til infrastrukturprojekter, som ikke vurderes at kunne realiseres.

For så vidt angår Kommuneplan 2021-32 anbefales arealreservationen i retningslinje 1.2 til letbane og trængselsfri busløsning udtaget af planen ved næstkommende revision af kommuneplanen. Det anbefales også, at rammeområde 5.TA.3 fastholdes med henblik på, at Aarhus Kommune kan fortsætte planlægningsovervejelserne om etablering af et Parker og Rejs-anlæg ved E45.

I forlængelse heraf kan det oplyses, at der allerede er igangsat udarbejdelse af et kommuneplantillæg i tilknytning til byudviklingen i Søften Nord. Det anbefales, at rammeudlæggets arealmæssige udstrækning af rammeområde 5.TA.2 tilpasses i overensstemmelse med beslutningen i denne sag.

Letbaneprojektet er endvidere omtalt i sektorplanlægningen, herunder fx Mobilitetsplan 2021-32. Disse planer vil i takt med løbende revisioner blive ændret i overensstemmelse med beslutningen i denne sag.

ØKONOMI

Såfremt det besluttet, at der skal udføres en miljøkonsekvensvurdering baseret på miljøkortlægningen, vil der være betydelige udgifter til denne. Sagen har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Favrskov Kommune.

INDDRAGELSE

Miljøkortlægningen er sket uden inddragelse af borgere og virksomheder i området langs letbane og busstrækningen. Såfremt det på baggrund af miljøkortlægningen besluttet, at der skal udarbejdes en egentlig miljøkonsekvensvurdering, vil der ske inddragelse af berørte borgere og virksomheder.

I forbindelse med ændring af reservationerne af letbanen i kommune- og sektorplanlægningen forelægges de ændrede plandokumenter i offentlig høring, hvorved offentligheden vil få lejlighed til at følge sagen og eventuelt indsende høringssvar.

INDSTILLING

Direktøren for Teknik og Miljø indstiller til Byrådet:

1. At godkende resultatet af miljøkortlægningen.
2. At godkende, at der ikke arbejdes videre med en miljøkonsekvensvurdering for en letbane eller en trængselsfri busløsning.
3. At godkende, at arealreservation til letbane og trængselsfri busløsning udgår på strækningen fra Parker og Rejs-anlægget ved E45 til Hinnerup Station.
4. At godkende, at arealreservationen til letbane og Parker og Rejs-anlæg fastholdes fra kommunegrænsen mellem Aarhus og Favrskov Kommuner til og med Parker og Rejs-anlægget ved E45.

BESLUTNING

Plan- og Landdistriktsudvalget, 6. februar 2023

Fraværende: Ingen

Indstilles godkendt.

Bilag

1. Vejbyggelinjer ([3498454](#))
2. Miljøkortlægningsrapport ([3498456](#))
3. Samfundsøkonomisk analyse ([3496306](#))
4. Business case ([3496307](#))
5. Forudsætningsrapport anlægsoverslag ([3496305](#))

Punkt 2: Orientierungspunkt

EMN-2021-03384

2. Orienteringspunkt (Åben)

SAGENS INDHOLD

Gensidig orientering og eventuelt.

**Plan- og
Landdistriktsudvalget**
6. februar 2023 16:00

INDSTILLING

Direktøren for Teknik og Miljø indstiller til Plan- og Landdistriktsudvalget:

1. At tage orienteringen til efterretning.

Sags-ID: EMN-2021-03384
Dok-ID: 3472096
Sagsbehandler: siho

BESLUTNING

Plan- og Landdistriktsudvalget, 6. februar 2023

Fraværende: Ingen

Godkendt.

Punkt 3: Digitalt underskriftsark

EMN-2021-03380

3. Digitalt underskriftsark (Åben)

Plan- og Landdistriktsudvalget skal godkende beslutningsprotokollen for mødet. Det foregår digitalt.

For at godkende beslutningsprotokollen, skal hvert medlem i Plan- og Landdistriktsudvalget, som har deltaget i mødet, underskrive ved at trykke på "Godkend" i øverste højre hjørne.

**Plan- og
Landdistriktsudvalget**
6. februar 2023 16:00

Sags-ID: EMN-2021-03380
Dok-ID: 3470527
Sagsbehandler: marir