

FORUNDERSØGELSE BRABRANDETAPEN CERESKRYDSET

1 Baggrund og formål

I forbindelse med arbejdet med forundersøgelsen for Brabrandetapen har Trafik & Veje ønsket en nærmere vurdering af letbanens mulige linjeføringer og konsekvenser i området ved Ceres krydset. Vurderingerne tager udgangspunkt i dels et tidligere skitseprojekt og dels et nyt skitseforslag.

COWI udarbejdede i efteråret 2012 et forslag til letbanens linjeføring og tilhørende ombygning af krydset som krævede, at en del af det område (gul markering), der i lokalplan (LP) 892 er udlagt til "Torve, pladser og færdselsarealer" inden for den røde delområdegrænse, må inddrages til vejformål. Dette forslag er nu opdateret med nyeste grundkort, indtegning af Den Gamle Bys projekt nord-øst for Viborgvej samt LP 892s delområdegrænse. Dette forslag betegnes nu som "Skitseprojekt 2012".



Del af lokalplan 892, lokalplankort 1. Delområdegrænse vist med rød markering.

PROJEKTNR.	A039858
DOKUMENTNR.	005-01
VERSION	1.0
UDGIVELSESDATO	28. nov. 2013
UDARBEJDET	HRG
KONTROLLERET	CRHO
GODKENDT	CRHO

COWI har i nærværende undersøgelse også skitseret en alternativ linjeføring for letbanen, der respekterer delområdegrænsen, som betegnes "Skitseforslag 2013".

2 Forudsætninger

Til brug for planlægningen af Brabrand etappen er der udarbejdet en sammenfatning af de projekteringsforudsætninger, der benyttes for letbanens etape 1 (bilag 4). Disse forudsætninger er benyttet i nærværende undersøgelse.

Det er forudsat, at letbanens standsningssted placeres syd for Silkeborgvej/Vesterbrogade, da en placering nord for, på Viborgvej ved Prismet, ikke anses for muligt blandt andet på grund af begrænset afstand mellem Prismet og Den Gamle By.

3 Beskrivelse af forslag

3.1 Skitseprojekt 2012 (bilag 1)

I dette forslag placeres vejarealets fortov og cykelsti forholdsvist tæt på de bevaringsværdige bygninger på Ceres grunden og overskrider dermed delområdegrænsen i LP 892. Forslaget benytter ikke minimumsværdier for letbanen, men medfører en fornuftig og forholdsvis effektiv letbanelinjeføring.

3.2 Skitseforslag 2013 (bilag 2)

Dette forslag respekterer delområdegrænsen i LP 892. Linjeføringen kræver mere areal fra Den Gamle By's sydlige del, men giver mulighed for et separat højresvingsspor fra Viborgvej mod Silkeborgvej. Selvom der ikke benyttes minimumsværdier, bliver letbanens linjeføring væsentligt mindre dynamisk med deraf følgende reduceret hastighed og komfort.

3.3 Illustration af løsninger (bilag 3)

På denne illustration kan de ovenstående linjeføringer sammenholdes.

"2012"-forslagets forløb er markeret med punkterede sorte linjer, mens den grønne flade viser "2013"-forslagets noget mere kurvede forløb.

Derudover er der med lilla fuldt optrukne linjer vist "2013"-forslagets forløb, hvis der anvendes minimumsværdier for letbanens linjeføring.

De 3 viste forslag har alle sidelagte perroner. Med en midterlagt perron kan den nødvendige totale bredde ved standsningsstedet reduceres, mens bredde og pladskrav ved kurven op ad Viborgvej øges. Med blå fuldt optrukne linjer er illustreret letbanens pladskrav med midterlagt perron og anvendelse af minimumsværdier.