

///

Aarhus Letbane Etape 2 kører nu



Den effektive byregion

Byregionen har 850.000 indbyggere og ca. 400.000 arbejdspladser. Regionen eksporterer for omkring 120 milliarder kroner.

Danmarks første letbane kører i den aarhusianske byregion i 2017. Etapen er begyndelsen på et net af effektiv kollektiv trafik, der skal sikre, at regionen også i fremtiden kan levere arbejdspladser, innovationskraft og velstand til hele Danmark. Arbejdet går nu i gang med etape 2.

Etape 2 vil forbinde yderligere 100.000 borgere og 60.000 arbejdspladser til letbanen og videre til Timemodellen mellem de store byer.

Den aarhusianske byregion er uden sammenligning Danmarks største vækstmotor uden for hovedstaden. Det er her, fremtidens job bliver skabt, fremtidens eksperter bliver uddannet, og fremtidens eksportvarer bliver opfundet.

I dag har byregionen mere end 850.000 indbyggere og næsten 400.000 arbejdspladser og eksporterer varer for 120 milliarder kroner. Aarhus er samtidig den bedste af landets seks største byer til at skabe nye arbejdspladser.

I 2040 er byregionen omkring Aarhus hjem for en million danskere. Det er afgørende, at de mange indbyggere kommer til at leve i en effektiv storby, der bidrager med høj beskæftigelse, lav CO₂ belastning, stor mobilitet og international tiltrækningskraft til gavn for Danmark.



Byregionen bindes sammen

-  Letbane etape 1
-  Letbane etape 2
-  Letbane etape 3
-  Yderligere udbygningsetaper
-  Transit knudepunkt
-  Parker&Rejs-anlæg
-  Eksisterende jernbane
-  Fremtidig jernbane

Aarhus og byens nabokommuner smelter sammen i en integreret byregion.

Aarhus er centrum med mere end 320.000 indbyggere. Men samlet set repræsenterer byregionen Business Region Aarhus 850.000 indbyggere, der i stigende grad pendler på tværs af regionen for at arbejde, udnytte kulturtilbud eller handle.

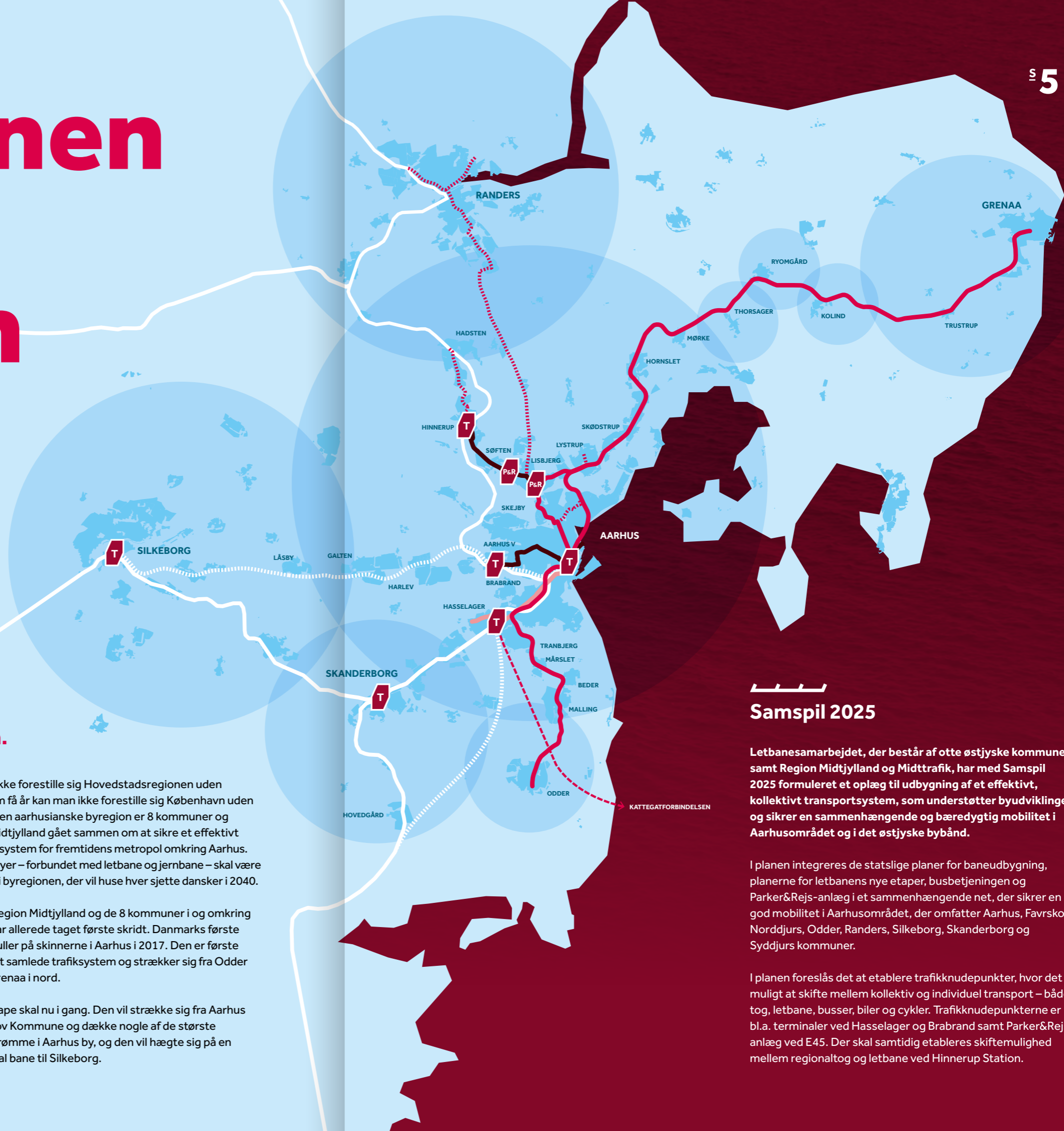
I dag har byregionen intet sammenhængende, skinnebåret transportsystem. Biltrafikken ventes at stige dramatisk over de kommende år. Ikke alene på byregionens motorveje, der allerede nu er tæt på kritisk trængsel flere steder, men også i byområderne. Den nuværende udvikling peger for eksempel på, at biltrafikken vil stige med 60 % i Aarhus i 2030, hvis ikke transportmønstrene ændrer sig. En stor del af stigningen er indpendlere, der i dag ikke har noget funktionelt alternativ til at rulle bilen ud af garagen og sætte kurs mod Aarhus.

Uden et effektivt, kollektivt transportsystem vil byregionen ikke i fremtiden være i stand til at levere de arbejdspladser og den vækst, som genereres i dag.

Man kan ikke forestille sig Hovedstadsregionen uden S-tog. Om få år kan man ikke forestille sig København uden metro. I den aarhusianske byregion er 8 kommuner og Region Midtjylland gået sammen om at sikre et effektivt transportsystem for fremtidens metropol omkring Aarhus. Tættere byer – forbundet med letbane og jernbane – skal være rygraden i byregionen, der vil huse hver sjette dansker i 2040.

Staten, Region Midtjylland og de 8 kommuner i og omkring Aarhus har allerede taget første skridt. Danmarks første letbane ruller på skinnerne i Aarhus i 2017. Den er første etape i det samlede trafiksystem og strækker sig fra Odder i syd til Grenaa i nord.

Anden etape skal nu i gang. Den vil strække sig fra Aarhus til Favrskov Kommune og dække nogle af de største personstrømme i Aarhus by, og den vil hægte sig på en ny regional bane til Silkeborg.



Samspil 2025

Letbanesamarbejdet, der består af otte østjyske kommuner samt Region Midtjylland og Midttrafik, har med Samspil 2025 formuleret et oplæg til udbygning af et effektivt, kollektivt transportsystem, som understøtter byudviklingen og sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd.

I planen integreres de statslige planer for baneudbygning, planerne for letbanens nye etaper, busbetjeningen og Parker&Rejs-anlæg i et sammenhængende net, der sikrer en god mobilitet i Aarhusområdet, der omfatter Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs kommuner.

I planen foreslås det at etablere trafikknudepunkter, hvor det er muligt at skifte mellem kollektiv og individuel transport – både tog, letbane, busser, biler og cykler. Trafikknudepunkterne er bl.a. terminaler ved Hasselager og Brabrand samt Parker&Rejs-anlæg ved E45. Der skal samtidig etableres skiftemulighed mellem regionaltog og letbane ved Hinnerup Station.

Meget mere end blot transportpolitik

Den tilgængelige byregion

Aarhus Letbane kobler byregionen omkring Aarhus tættere sammen.

Prognoserne siger, at der i 2030 vil være 60% flere bilture i Aarhus-området, hvis vi ikke ændrer transportmønster. Det vil ødelægge fremkommeligheden for alle trafikanter. Med etape 2 sammenkobles letbanen med jernbanen i Hinnerup og Brabrand samt E45 i Søften og mange flere får med letbanen mulighed for at komme let og effektivt på arbejde. En effektiv letbane sikrer, at bilister, som ikke kan vælge bilen fra, også kan komme frem.

Den effektive byregion

Aarhus Letbane gør planerne for den tætte by mulige gennem et effektivt transportsystem.

En tæt by er en effektiv by – her kommer indbyggere og arbejdskraft nemt og hurtigt fra A til B uden at spilde tid og ressourcer på trængsel i trafikken og svære parkeringsforhold. Letbanen skaber derfor synergi og sammenhæng mellem erhverv, uddannelse, kulturliv og boliger. Og den bidrager til fortsat udvikling og vækst i Danmarks vigtigste vækstområde uden for hovedstaden.

Den bæredygtige byregion

Danmarks klimamål er ambitiøse. Alle sektorer må lægge sig i selen for at minimere udledningen af CO₂.

En byregion med rundt regnet 1 mio. indbyggere bliver en klods om benet på Danmarks klimaregnskab uden et effektivt og kollektivt transportsystem. Én 3 MW vindmølle kan drive letbanens etape 1 gennem myldretiderne morgen og eftermiddag. Tiden er nu inde til at rejse en mølle mere.

Den socialt sammenhængende byregion

I årtier har byen vendt ryggen til et af landets største og mest udsatte boligområder. Det skal være slut nu – Gellerup skal fremover være et boligområde i social balance.

Med letbanens etape 2 får Gellerup og Toveshøj en bæredygtig livline til resten af byen. Som en central del af Helhedsplan Gellerup vil letbanens etape 2 sikre god tilgængelighed og skabe flere arbejdspladser og nye beboere til området. Gellerup bliver koblet direkte på byens centrale transportkorridor.

Brabrand
City Vest
Frederik Plads
Lordsenspladsen

Trustrup
Grenaa St.
Lisbjerg
Lisbjerg-Terp
Nye
Lisbjergskolen

Børnhaard J. Boulevard
Aarhus Ø

Danmarks første letbane

Danmark får i 2017 sin første letbane.

Første etape af Aarhus Letbane forvandler to eksisterende jernbaner – Odderbanen og Grenaa-banen – til en eldrevet letbane og forbinder banerne med et ekstra og nyt letbanespor fra Lystrup via Skejby, Randersvej og de bynære havnearealer til Aarhus Hovedbanegård.

Letbanen gør det både nemt og bekvemt at komme frem og tilbage mellem byer og arbejdspladser i Odder, Aarhus, Syddjurs og Norddjurs kommuner. Tusindvis af arbejdspladser, boliger, uddannelsessteder og vigtige serviceydelser i og omkring Aarhus bindes altså tæt sammen.

Via Aarhus H kobles letbanen på regional- og fjern tog og dermed til Timemodellen, der i fremtiden binder de store byer sammen.

Allerede inden det første letbanetog har forladt remisen, søger virksomheder nu til steder, som i fremtiden har et letbanestop. Samtidig fortætter Aarhus Kommune nu byen omkring letbanen. Både på de dele af ruten, hvor der i dag er by, og hvor der skal bygges nyt. Således bliver der bygget to helt nye byer i Lisbjerg og Nye i de kommende år med letbanen som omdrejningspunkt.

To helt nye byer
Letbanen er udgangspunkt for to helt nye byer med tusindvis af indbyggere. Lisbjerg bygges på kommunal jord og vil huse op til 25.000 indbyggere. Byen Nye skyder op få kilometer herfra og bliver en tæt by med fokus på letbaneadgang.

Udvikling af oplandsbyer
Letbanen knytter oplandsbyerne tættere på Aarhus. Parkeringsforhold opgraderes for bilister og cyklister ved stationerne, og der er planer for byudvikling og fortætning omkring stationerne.

Skejby
Skejby er et af Danmarks mest vidensintensive erhvervsområder. Erhvervsområdet rummer over 150 virksomheder og 20.000 ansatte. Hertil kommer uddannelsesinstitutioner som VIA University College og Aarhus Tech.

DNU
Det Nye Universitetshospital er Danmarkshistoriens største hospitalsprojekt og står færdigt i 2019. Det vil have 100.000 indlagte patienter om året samt 800.000 ambulante behandlinger. Dertil kommer 10.000 ansatte.

Aarhus Universitet
Danmarks næststørste universitet er blandt de højest rangerende i Europa og er et centralt omdrejningspunkt for uddannelse, forskning og skabelsen af nye virksomheder. Universitetet har ca. 45.000 studerende og 11.000 ansatte. Hovedparten er samlet i det store campus centralt i Aarhus.

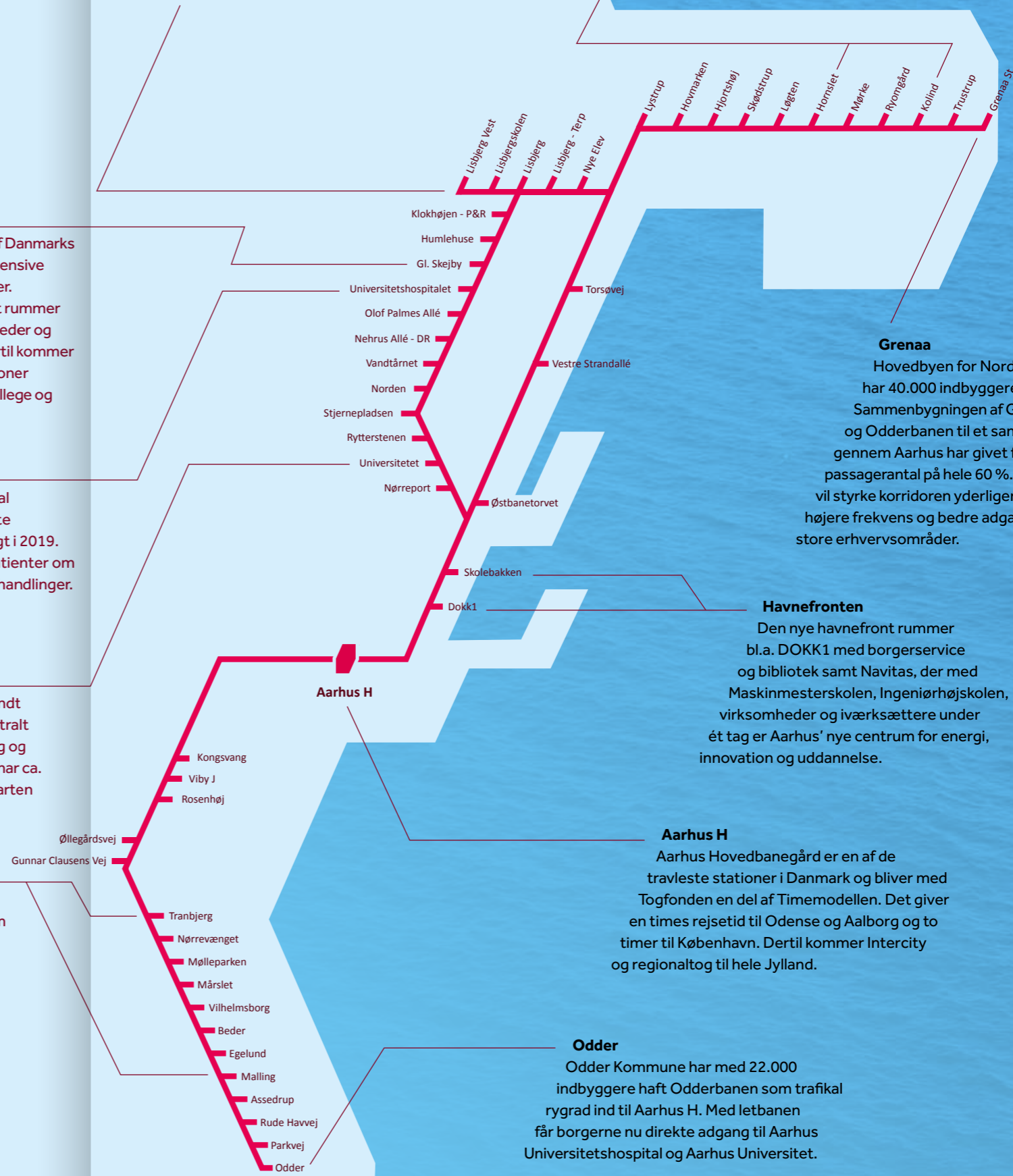
Nye tætte forstæder
Ved Malling planlægges en ny by, der på sigt vil kunne rumme op mod 17.000 indbyggere. Også forstæder som Mårslet og Tranbjerg skal fortættes omkring letbanen.

Grenaa
Hovedbyen for Norddjurs har 40.000 indbyggere. Sammenbygningen af Grenaa-banen og Odderbanen til et samlet forløb gennem Aarhus har givet fremgang i passagerantal på hele 60%. Letbanen vil styrke korridoren yderligere gennem højere frekvens og bedre adgang til de store erhvervsområder.

Havnefronten
Den nye havnefront rummer bl.a. DOKK1 med borgerservice og bibliotek samt Navitas, der med Maskinmesterskolen, Ingeniørhøjskolen, virksomheder og iværksættere under ét tag er Aarhus' nye centrum for energi, innovation og uddannelse.

Aarhus H
Aarhus Hovedbanegård er en af de travleste stationer i Danmark og bliver med Togfonden en del af Timemodellen. Det giver en times rejsetid til Odense og Aalborg og to timer til København. Dertil kommer Intercity og regional tog til hele Jylland.

Odder
Odder Kommune har med 22.000 indbyggere haft Odderbanen som trafikal ryggrad ind til Aarhus H. Med letbanen får borgerne nu direkte adgang til Aarhus Universitetshospital og Aarhus Universitet.



Aarhus Letbane Etape 2



Etape 2

En gennemtænkt og bæredygtig køreplan for en hel byregion.

Gellerup

Aarhus vil ikke længere vende ryggen til Gellerup. Landets største byfornyelsesprojekt skal omdanne de udsatte boligområder Gellerup og Tovesvej til en ny og attraktiv bydel. Helhedsplan Gellerup bryder park-bebyggelsen op og sikrer ny byudvikling. Letbanen hæfter området 7.000 beboere og mere end 1.000 nye arbejdspladser sammen med byen.

Læs mere på s. 16



Hasle

Letbanen bliver katalysator for en markant fortætning af bydelen omkring Hasle Torv. Flere steder tiltrækker byudviklingen letbanen, men i tilfældet Hasle bliver det letbanen, som tiltrækker fortætning og stationsnære boliger og arbejdspladser.

Læs mere på s. 19



CeresByen / Amtssygehus

De gamle Ceres Bryggerier er netop nu ved at blive omdannet til tæt by med kontorer, 1.200 indbyggere og 5.500 studiepladser. I 2019 bliver det gamle Aarhus Amtssygehus få hundrede meter derfra også omdannet til by.

Læs mere på s. 19



Brabrand

Den nye terminal i Brabrand giver omstigningsmulighed til regionaltoget mod Silkeborg og fjerntoget mod Randers og Aalborg. Man kan også vælge at parkere bilen og fortsætte på skinner. En genåbnet Brabrand Station er det nye udgangspunkt for en fortætning af bydelen.

Læs mere på s. 17



Aarhus Ø

Kranerne tårner sig i dag over den gamle Nordhavn og bygger en ny bydel med 7.000 indbyggere og 12.000 arbejdspladser. Bydelen får eget teater, havnebad og lystbådhavn, så letbanen bliver fyldt med mennesker i begge retninger.

Læs mere på s. 18



Aarhus H

Ved byens centrale trafikknudepunkt bliver der mulighed for omstigning til Letbanens etape 1. Etape 2 har stoppested på selve Banegårdspladsen og på den travle Park Allé, der i dag og fremover er ryggrad for bybusserne.

Hinnerup

Letbanen mellem Lisbjerg og Hinnerup vil betjene erhvervs-, by- og byudviklingsområderne i Hinnerup og Søften samt Aarhus Kommunes nye byudviklingsområder i Lisbjerg. På Hinnerup Station bliver der mulighed for et skifte til regionaltoget.

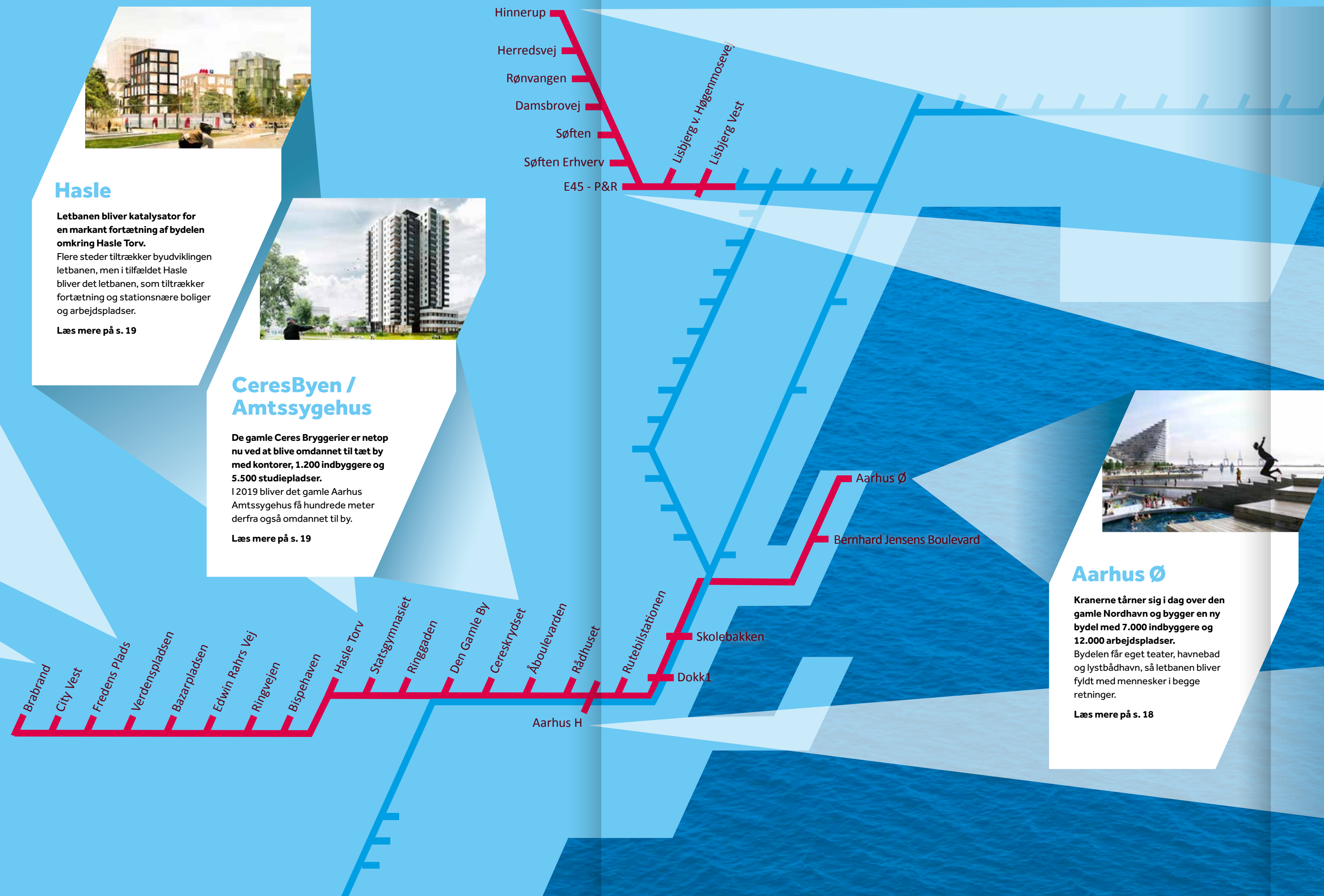
Læs mere på s. 21



E45 / P&R

Ved E45 i Søften Erhverv etableres et Parker&Rejs-anlæg. Anlægget vil give bilister en unik mulighed for at parkere direkte ved motorvejen og fortsætte rejsen med letbanen mod Aarhus og Skejbyområdet.

Læs mere på s. 20



Brabrand i dag
Om få år vil en ny terminal bringe liv og øget
mobilitet til hele området.

Brabrand stig om til letbanen

Letbanens sidste stop mod vest er en ny station i Brabrand. Her vil der blive et knudepunkt mellem national togtrafik i Østjylland, regional togtrafik og letbanetrafik.

Det vil i Brabrand blive muligt at stige om fra letbanen til en ny regionalbane mod Silkeborg. Folk, der eksempelvis bor i Randers og arbejder i Gellerup, vil med fordel kunne skifte til letbanen ind mod Aarhus. Ud over de togrejsende vil bilister og buspassagerer fra de vestlige forstæder kunne skifte til letbanen og få en direkte forbindelse til byen uden at skulle helt ind til Aarhus H først.

Den nye terminal i Brabrand danner også grundlag for, at byen fortættes. Forladte erhvervsarealer er allerede nu på vej til at blive omdannet til by. Letbanen vil åbne mulighed for, at Brabrands mange nye indbyggere vil få let og hurtig adgang til resten af byen.



Gellerup i dag
Letbanen bliver katalysator for et
trygt og progressivt nærmiljø.

Gellerup fra udsat til attraktiv bydel

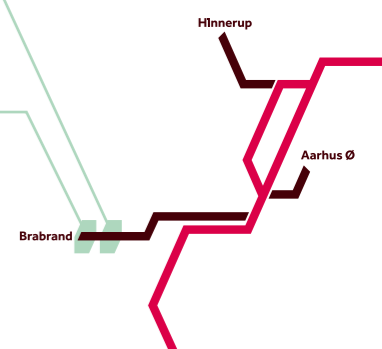
Aarhus Kommune og Brabrand Boligforening udvikler Gellerup/Toveshøj til en attraktiv bydel i Aarhus i løbet af de kommende år. Bydelen får et blomstrende byliv, en mangfoldig beboersammensætning, et trygt nærmiljø og arkitektoniske oplevelser. Tiden med en isoleret og overset bydel vil være forbi, takket været ny infrastruktur og ny bystruktur, som skaber sammenhængskraft med den omkringliggende by.

Det kræver, at området ikke kun rummer boliger som i dag, men også erhverv, butikker og kultur i et omfang, der gør en forskel. Og det kræver, at bydelen åbnes fysisk mod resten af byen.

Derfor gennemfører Brabrand Boligforening og Aarhus Kommune i fællesskab Helhedsplanen for Gellerup. Helhedsplanen kombinerer, som den første i Danmark, store fysiske forandringer med arbejdspladser, erhvervsliv, kulturliv, social indsats og arbejde for en tryggere bydel.

Letbanen spiller en vigtig rolle i omdannelsen af Gellerup/Toveshøj. Letbanen forbinder området med resten af byen på en helt ny måde og kobler Gellerup/Toveshøj op på de centrale transportkorridorer. Tilgængeligheden øges markant, så det bliver let og attraktivt at bo, besøge og arbejde i Gellerup. Samtidig vil letbanen spille en væsentlig rolle i den fysiske forandring, så der skabes en attraktiv og dynamisk bydel.

Et centralt element for Helhedsplanen er at tiltrække nye beboere til området. Det vil blandt andet være unge studerende og familier, der er nye på boligmarkedet. Måske er deres arbejdsplads i det nye kommunale byggeri ved Edwin Rahrs Vej med ca. 1.000 kommunale arbejdspladser. Fritiden bliver tilbragt i et af den nye byparks mange grønne åndehuller – eller med en fodboldkamp på den nærliggende kunstgræsbane. Letbanen kommer til at køre langs Bygaden, der forbinder City Vest med Bazar Vest og den smukke bazarplads i den anden ende. Undervejs passeres Verdenspladsen, der med butikker og restauranter bliver Gellerup og Toveshøjs nye naturlige midtpunkt.



Hasle Torv i dag
Letbanen betyder en markant tættere by
– ikke mindst omkring Hasle Torv.



Hasle Torv fortættes

Aarhus Kommune arbejder målrettet med at fortætte byen omkring alle letbanestationer. Hvor letbanen nogle steder løser transportproblemet for eksisterende beboere og virksomheder, vil den andre steder drive udviklingen af en meget mere tæt by. Det bliver blandt andet en stor gevinst for bydelen Hasle, hvor tætheden i eksisterende bebyggelse er lav.

Den tætte by sikrer, at Aarhus kan fortsætte sin store vækst uden, at den vokser tilsvarende i udbredelse. Langt flere får langt kortere til arbejde og uddannelsespladser, og letbanen bevirker, at befolkningen har nem og hurtig transport med kollektiv trafik tæt ved døren. Hasle er et stærkt eksempel på, at letbanen både løser nutidens og fremtidens transportbehov og hjælper byen til at vokse på den mest effektive og miljørigtige måde. Derfor har Aarhus Kommune som indledning til arbejdet med Planstrategi 2015 brugt Hasle som eksempel på, hvordan letbanen vil drive byens udvikling.

I eksemplet fra Hasle Torv trækker et enkelt letbanestop en udvikling med sig, der kan betyde 1.500 nye beboere, 1.000 nye arbejdspladser og byggeri af 200.000 etagemeter.

Amtssygehuset & CeresByen

Amtssygehuset og CeresByen bliver til nye inspirerende bydele med levende miljøer, der kombinerer smukke gamle bygninger med moderne arkitektur og grønne parkarealer.

Ca. 2.000 mennesker får hjem i CeresByen, hvor 1.100 attraktive boliger opføres sammen med butikker, caféer og kontorer. Det fælles campus ved VIA University College giver 5.500 studerende deres daglige gang i CeresByen og bidrager til en pulserende bydel. Tæt på CeresByen ligger Amtssygehuset. Aarhus Universitetshospital fraflytter Amtssygehuset i 2017, og omdannelsen sættes i gang. For hele området sikrer letbanen god tilgængelighed for folk, der bor, arbejder, studerer eller besøger bydelene.



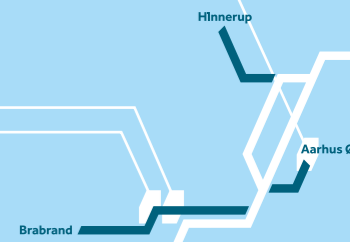
Ny bydel på Aarhus Ø

Aarhus bliver i disse år beriget med en nyanlagt og markant bydel direkte på havnefronten.

Aarhus Ø bliver en levende, alsidig og attraktiv bydel med en mangfoldig bygningsmasse af høj kvalitet. Et byrum på kanten af bugten, der markerer Aarhus nationalt og internationalt. En sammensmeltning af erhverv, boliger, kultur og rekreative oaser, hvor der både er plads til at mærke byens puls og slappe af.

Færdigudbygget vil Aarhus Ø rumme 7.000 beboere og 12.000 arbejdspladser.

Udviklingen af de nye, store havnepladser langs inderhavnen og Aarhus Ø udtrykker visionen om at sammenbinde byen og bugten. Her er letbanen en central nerve, der giver et attraktivt tilbud om kollektiv trafik mod resten af byen og regionen.



P&R E45 – lad bilen stå

Et Parker&Rejs-anlæg med plads til 1.000 biler er en del af mobilitetsplanen for byregionen og hænger snævert sammen med letbaneetapen til Hinnerup. Anlægget bliver centralt placeret ved E45 i Søften og giver mulighed for at rejse videre med letbane og busser.

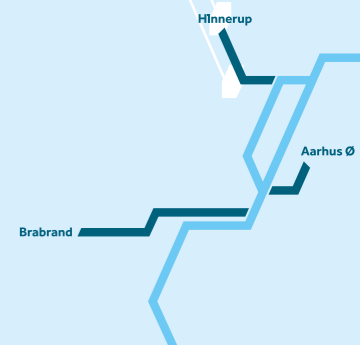
Parker&Rejs-anlægget, der bliver et af landets største, får direkte og let adgang fra E45. Det bliver et attraktivt tilbud for de bilister, der vil undgå trængslen på vejene og i stedet tage den komfortable letbane resten af turen til arbejdet. I anlægget bliver der også mulighed for lastbilkøring, busterminal, tankanlæg, cykelparkering og andre faciliteter, der skal gøre omstigning mellem transportformerne hurtig og attraktiv.

Hinnerup kobler korridorer

Letbaneetapen til Hinnerup bliver 8,2 kilometer lang og løber mellem Hinnerup Station og Lisbjerg. Etapen betjener erhvervs-, by- og byudviklingsområderne i Søften og Hinnerup, og kobler disse direkte sammen med de centrale transportkorridorer i Aarhus, den stærke erhvervsklynge i Skejby og Aarhus Universitet.

Der bliver 10 standsningssteder undervejs fra Lisbjerg til Hinnerup, hvilket giver et omdrejningspunkt for den fremtidige byudvikling. Ud over standsningsstedet ved Parker&Rejs-anlægget er der særligt fokus på standsningsstederne på Hinnerup Station og i Søften.

Både i Hinnerup og Søften indtænkes letbanen som et centralt element i udarbejdelsen af helhedsplaner, der bidrager til en attraktiv udvikling af midtbyerne. Eksempelvis skal letbanen kobles sammen med regionaltoget ved Hinnerup Station, hvorved Hinnerup Station bliver et centralt omstigningssted, hvor man kan skifte mellem letbane, jernbane, bus, bil og cykel.



Fakta om etape 2

Passagergrundlag:

Inden for 750 meter fra stoppested

Etape 2 / ved afledt byudvikling

Borgere 102.000

Arbejdspladser 64.000

Hinnerup – Lisbjerg

8,2 km

10 stop

670 mio. kr.

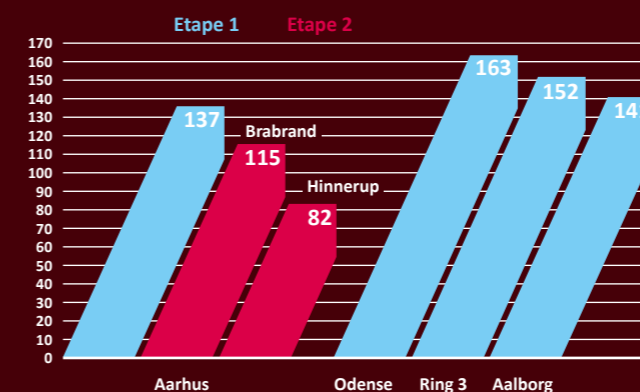
Aarhus Ø – Brabrand

10,8 km

21 stop

1.240 mio. kr.

Danmarks letbaner mio. kr. pr. km



Anlægsoverslag

Anlægsøkonomien for udbygningsetaperne er vurderet efter statens retningslinjer. Projekter i fase 1 tillægges en "korrektionsreserve" på 50 %. I den efterfølgende fase 2 kan reserven reduceres til 30 % som følge af et øget kendskab til projektet og dermed en reduceret risiko.

I beregning af anlægsøkonomien er der bl.a. gennemført forundersøgelser for de højst prioriterede projekter, og erfaringerne fra tilbudspriserne fra etape 1 er inddraget.

Ifølge statens retningslinjer befinder projektet sig fortsat i fase 1 og er derfor tillagt en korrektionsreserve på 50 %.

Samfundsøkonomi

Samfundsøkonomisk er udbygningen af letbanen en god investering. Strækningen Aarhus Ø – Brabrand har en intern rente tæt på 5 %. For hele etape 2 er den interne rente op imod 4 %.

Aarhus Letbane i forhold til andre letbaner

Der har været megen snak om prisen på Aarhus Letbane. Sammenligner man første etape med de øvrige letbaneprojekter i Danmark, er Aarhus Letbane imidlertid den billigste, når man ser på prisen pr. kilometer letbane. Aarhus Letbane får samtidig det laveste statstilskud pr. kilometer ny letbane.

< Baseret på anlæg af 19 km ny letbane (8,2 km Lisbjerg – Hinnerup) (10,8 km Aarhus Ø – Brabrand inkl. depotspor).

< Km prisen for etape 2 varierer mellem 70 mio. kr. pr. km for strækninger over åbent land til 180 mio. kr. pr. km for strækninger i den centrale del af Aarhus.





Vær med til at føre etape 2 helt i mål

Aarhus Letbane etape 2 er afgørende for hele regionens fremtidige vækst. Det er en bæredygtig investering, som får massiv positiv indvirkning på både borgere og virksomheder, og som skal i gang nu.

Har du spørgsmål til projektet, er du meget velkommen til at kontakte os.

Aarhus Kommune
Borgmester Jacob Bundsgaard
borgmester@aarhus.dk

Favrskov Kommune
Borgmester Nils Borring
borgmester@favrskov.dk

Aarhus Letbane
Direktør Claus Rehfeld Moshøj
info@aarhusletbane.dk



AARHUS
KOMMUNE



Favrskov
Kommune

LETBANE SAMARBEJDET

Letbanesamarbejdet omfatter kommunerne: Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs samt Region Midtjylland og trafikselskabet Midttrafik.



Læs mere på
www.letbanen.dk

