

Aarhus Letbane, etape 2.



Den planlagte rute går fra Aarhus Ø gennem Hovedbanegården og en del af midtbyen op ad Viborgvej gennem Hasle Torv til Gellerupparken med endestation i Brabrand eller Aarslev

Ruten er ikke længere tidssvarende.

Efter vores mening er denne rute ikke længere tidssvarende, fordi den er overhalet indenfor af den kraftige byfortætning langs Søren Frichs Vej og Godsbaneterrænet, den ændrede bebyggelse og anvendelse i Gellerupparken samt de spændende højteknologiske muligheder, som nærheden af Universitetshospitalet i Skejby kan tilbyde.

Høje udgifter i de centrale dele af Aarhus

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.

Ud over etableringen på ca. 1240 millioner kr. synes det at koste omkring 655 millioner kroner ekstra at ændre diverse ledningssystemer i jorden iflg. http://stiften.dk/modules/fsArticle/index.php?article_id=437618. Dette beløb skal betales af byens borgere, selv om de ikke selv benytter letbanen. En århusiansk gennemsnitshusstand kommer herved til at betale ca. 4.000 kr, selv om de slet ikke bruger letbanen.

Etableringen i den indre by giver problemer

Foruden at være meget kostbar giver etableringsfasen i midtbyen også meget langvarige trafikale problemer.

For lange rejsetider i midtbyen

Toget skal tilpasse sig trafikens hastighed inde i byen, og man regner med 15 – 30 km/time. Skal en borger foretage et skift mellem etape 1 og etape 2 skal han ind i midtbyen, hvor hastigheden er så lav, at rejsetiden bliver alt for lang. Det giver så lange rejsetider, at mange potentielle brugere vil fravælge letbanen.

Gør ikke nok for yderområderne

Ruten fastholder Aarhus midtby som den centrale del af byen. Det er måske et ønske – men det er ikke hensigtsmæssigt. Skal en borger transporteres fra eksempelvis Skejby Sygehus til Gellerupparken, skal han hele vejen ind omkring midtbyen. De lange rejsetider mellem yderområderne indbyrdes gør disse områder mindre attraktive.

Det er svært at få korte rejsetider, når man ønsker mange passagerer.

Når man har valgt at føre letbanen gennem bymidten og op gennem Viborgvej forbi Frydenlund og Bispehaven til Gellerup, er det formentlig fordi man herved vil få et stort passagergrundlag. Men det er på bekostning af transporttiden.

Alle undersøgelser viser, at kort transporttid og regularitet er de helt afgørende faktorer for passagerer og potentielle passagerer. Det bevirker, at man ikke får tag i de potentielle passagerer.

Eksempelvis ses af den løbende debat, at det er hurtigere at cykle til midtbyen fra yderområderne på Silkeborgvej frem for at tage letbanen.

De lange rejsetider giver mindre fortjeneste.

De lange rejsetider kræver mange tog, som fordyrer omkostningerne. Korte rejsetider er attraktive for såvel økonomien som for de rejsende.

I byen er letbanen ofte involveret i ulykker

Bergen har haft en letbane i flere år. 58 ulykker de første 2½ år viser, at beboerne har haft vanskeligt ved at forlige sig med en letbane, som kører inde i byen. Statistikken viser, at det især er bilister, som svinger til venstre, som ikke ser toget.



Et uheld i Bergen.

Endvidere er uopmærksomme personer med hovedtelefoner en gruppe, der synes ramt hyppigere end andre. Se evt. dette link:

<https://www.nrk.no/hordaland/kraftig-okning-i-antall-ulykker-pa-bybanen-1.11997352>

Løser letbanen trafikproblemerne i Aarhus?

Vi blev naturligvis tilhængere af letbanen, da vi kunne læse følgende:

Letbaner er i øjeblikket det kollektive trafiksystem, der tiltrækker flest bilister. Erfaringer fra Lyon og Strasbourg viser, at biltrafikken i områder med nye letbaner falder med ca. 20 procent. En trafikal tommelfingerregel siger, at en reduktion af trafikken med 10 procent vil reducere kødannelser med 50 procent. Disse erfaringer indikerer, at en letbane vil give en markant forbedring af fremkommeligheden på vejnettet omkring letbanen.

Citat fra <http://www.letbanen.dk/faq/hvorfor-skal-vi-have-letbaner-i-aarhus/>

Endelig var der en løsning på alle vores trafikale problemer i Aarhus. Og vi slog os til ro med, at der skulle blive en god løsning.

Ved nærmere eftertanke begyndte tvivlen at dukke op. For ville det gælde i alle tilfælde, og ville det også gælde ved eksempelvis Hasle Torv?

1. Er det uafhængigt af, hvor og hvordan letbanen føres frem?
2. Gælder det både den parallelkørende trafik og den tværgående trafik?
3. Hvad med vognbanerne til de øvrige trafikanter – er banernes bredde reduceret som følge af letbanen? Kun de færreste af de gader og veje, som skal benyttes til letbanen, kan gøres meget bredere, blot fordi der kommer en letbane.

Mens tvivlen begyndte at vinde indpas, dukkede flere oplysninger op. De ses af følgende:

Kommunens ønsker: Letbanen skal bestemme udviklingen i Aarhus.

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.

Citat fra:

<http://www.aarhus.dk/~media/Dokumenter/Teknik-og-Miljoe/Byudvikling-og-Mobilitet/Planafdelingen/VVM/Letbanens-etape-2/Letbane-Hovedpublikation-24sider-A4-WEBversion2.pdf>

Der står her, at Aarhus Kommune lægger op til, at der tæt ved Hasle Torv skal laves en byfortætning, hvor der skal

- 1) bo 1.500 mennesker mere, end der bor i dag.
- 2) etableres 1.000 nye arbejdspladser, og
- 3) bygges 200.000 etagemeter.

Det bekræfter Aarhus Letbane, idet de skriver følgende:

Mange steder tiltrækker byudviklingen letbanen, men på Hasle Torv bliver det letbanen, der kommer til at fungere som katalysator for byfortætning med skabelse af stationsnære boliger og arbejdspladser.

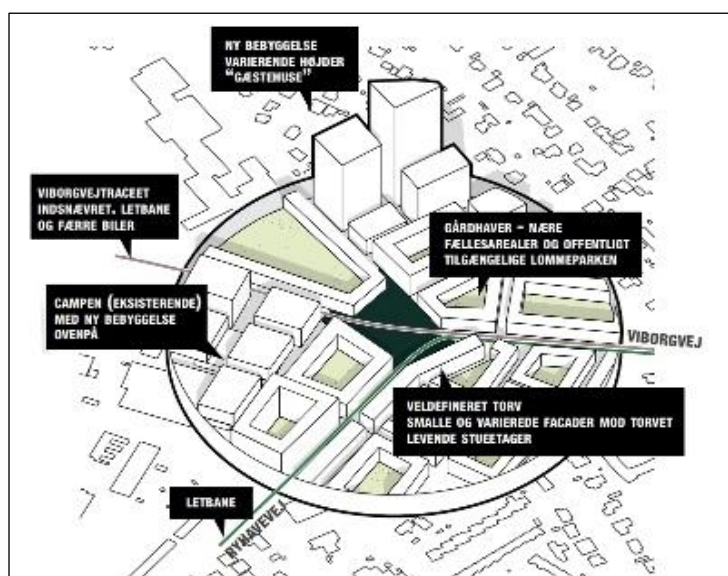
Hasle Torv er et eksempel på, hvordan letbanen kan være med til at sikre, at Aarhus kan fortsætte sin store vækst, uden at den vokser tilsvarende i udbredelse. Det sker ved at fortætte byen omkring letbanestationer med tæt, højt byggeri, der sikrer nem og miljørigtig transport for flere mennesker.

Aarhus Kommune forventer, at et letbanestop på Hasle Torv vil tiltrække op til 1.500 nye beboere, 1.000 nye arbejdspladser og byggeri af 200.000 etagemeter.

Citat: fra: <http://www.letbanen.dk/nye-etaper/brabrand-etapen/>

Det, som Hasles borgere troede, var en løsning på deres trafikale problemer, var i virkeligheden en voldsom ændring af deres lokalområde.

Det viser sig, at store dele af de fine gamle vel fungerende parcelhuskvarterer skal brækkes ned og erstattes af tæt beliggende højhuse.



Boyeskammelsens forslag, der viser hvor indgribende, det er at løse Byrådets ønsker. Klik på billedet, og du får det i stort format.

Boyeskammelsen løser trafikproblemerne ved ganske enkelt at gøre Viborgvej så smal, at der stort set kun er plads til at føre en letbane videre ud ad Viborgvej. Formentlig gør det samme sig gældende for andre gader og veje i Aarhus.

Det kan enhver finde ud af; men det vil blot resultere i, at den gennemkørende trafik i beboelsesområderne bliver væsentligt større.

Konsekvensberegninger

Vil man berolige Hasles borgere med, at fortætningen kun skal foregå på arealet mellem Viborgvej, Bispehavevej, Ryhavevej og City Kirken (Campengrunden), kan man regne sig frem til bebyggelses omfang.

Campengrunden har et areal på ca. 20.000 m².

Antages halvdelen benyttet til veje osv., er der 10.000 kvadratmeter tilbage til bygninger.

Det betyder, at 200.000 etagemeter divideret med 10.000 m² = 20 etager.

Antages hver etage at have en højde på 3,75 meter, skal alle bygninger have en højde på 75 meter.

Til sammenligning har Bruuns galleri også en etagehøjde på 3,75 meter, og har med sine 17 etager en højde på 64 meter.

Hver blok på det pågældende areal skal altså være 11 meter højere end højhuset på Bruuns Galleri.

Det virker som en helt urealistisk løsning.

Når dette eksempel drages frem, er det fordi Kommunen selv trækker eksemplet frem som et mønster for, hvordan man tænker sig at letbanen skal forme byens udvikling. Eksemplet viser, at Kommunens plan ikke er gennemtænkt, men hviler på tro og urealistiske løsninger. Meget tyder på, at det også gælder for mange andre letbanetiltag, som Aarhus Kommune beskæftiger sig med.

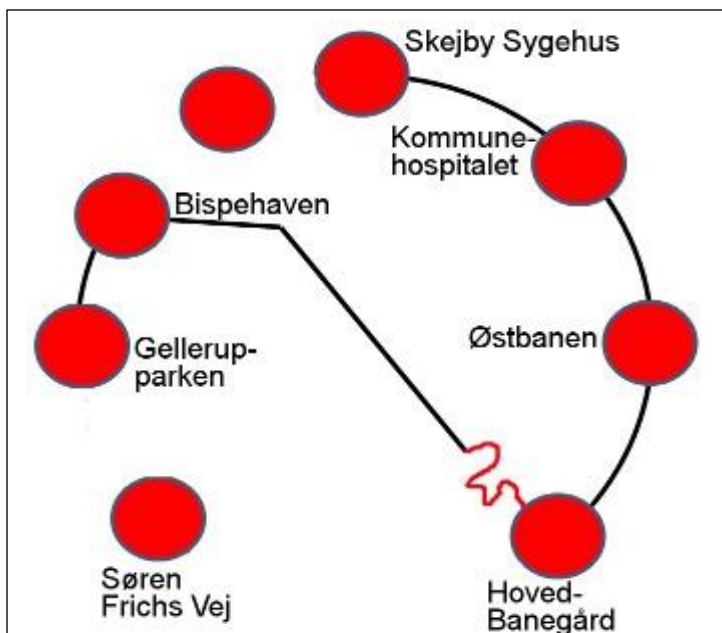
Naturligvis skal vi have en letbane.

Men den skal være ønsket af og være til gavn for langt de fleste. Kommunens letbaneforslag giver lange køretider i midtbyen, fordi letbanens togsæt skal tilpasse sig den øvrige trafik i gaderne. Det betyder også, at alle udefra kommende togsæt i de samme gader, bliver tilsvarende langsomme, og derfor får de ikke de ønskede passagerer.

Ud fra oplysninger fra Aarhus Letbane afgiver et letbanesæt lige så meget støj som støjen fra en lastbil.

Det er en misforståelse at tro, at letbanen løser midtbyens transportproblemer. Det gør de ikke. Det gør derimod elektrisk drevne støjfri busser sammen med fremtidens højteknologiske førerløse minibusser og andre støjfri køretøjer.

Sammenligning mellem Kommunens finger-plan og den ringbane, vi foreslår



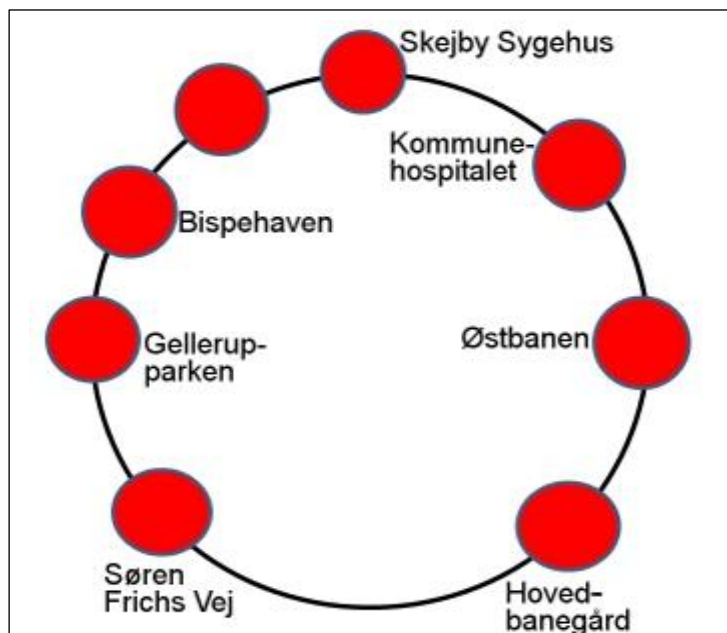
Skitsen viser Kommunens finger-plan.

Etape 1 går gennem Hovedbanegården og diverse stoppesteder til Skejby Sygehus.

Etape 2 går gennem Hovedbanegården og diverse stoppesteder til Gellerupparken og senere til Brabrand.

Kommunen har fokuseret så meget på at føre letbanen forbi Amtssygehuset (her forventes kun ca. 2.500 nye beboere), at de helt har overset den store byudvikling omkring Sørens Frichs Vej. For der er ingen letbaneforbindelse mellem de enkelte meget hurtigt voksende kvarterer i vestbyen (herunder Skejby Sygehus med 10.000 ansatte, Åbyen, Åparken og Trianglen ved Sørens Frichs Vej med 4.000 nye boliger, de mange ungdomsboliger på Dollerupvej og godsbanearbejdet med uddannelsessteder, virksomheder og 2000 boliger).

Den røde linje viser banen i midtbyen. Her er togets hastighed meget lav, fordi det her skal køre sammen med den almindelige trafik i gaderne og overholde de gældende trafikregler.



Skitsen viser den lukkede ringbane, vi foreslår.

Her erstatter man ruten gennem byen og Viborgvej med en rute, som starter, hvor perronerne er på Hovedbanegården. Ruten går over godsbaneterrænet til Søren Frichs Vej og ender ved Skejby Sygehus. Herved er der etableret en del af en ring om det meste af vestbyen.

Når etape 1 og 2 ruterne forbindes ved Hovedbanegården og ved Skejby Sygehus er der dannet en lukket ringbane, som omslutter en stor del af byen.

Ringbanen kan fjerne en væsentlig del af trafiktrykket i midtbyen.

Banen forbinder hurtigt og effektivt alle vestbyens kvarterer med hinanden og med resten af byen.

Fra Hovedbanegården til Skejby Sygehus vil køretiden kun være ca. 20 minutter, når du benytter denne ringbane.

Den vil i de fleste tilfælde give væsentlige kortere rejsetider, og de rejsende behøver ikke skifte tog undervejs.

Konklusion:

Letbanen skal medvirke til at løse de nuværende trafikale problemer.

Men letbanen er også det redskab, der skal sikre, at et kommende "Storaarhus" bliver stort set bilfri.

Byrådets plan om at lade toget køre på Viborgvej bevirker, at bykernen bevares som centrum. Alle tog skal igennem bykernen, og det vil i mange tilfælde give unødvendigt lange køretider.

Mange lokalområder (f.eks. Hasle) kan miste deres identitet.

Det er en uheldig løsning. Langt bedre er det at lave en ring, som omslutter et meget stort byområde, og som inddrager alle lokalområder ligeligt. Herved reduceres trafiktrykket i midtbyen, og yderområderne bliver meget mere attraktive.

Det er nemmere, mere effektivt og billigere at etablere en letbane i yderområderne, fordi man under planlægningen tager ligeligt hensyn til områdets anvendelse og til letbanen. Det er meget mere kompliceret at placere letbanen i midtbyen, hvor det bestående byggeri, vejføringen og de tekniske installationer bestemmer letbanens placering.

- Hvordan kan de begrænsede arealer i Ny Banegårdsgade bedst udnyttes?
- Hvordan sikrer vi gode og sikre forhold for fodgængere og cyklister?
- Hvordan sikrer vi bedst adgang for varelevering og lokaltrafik til butikker og boliger i Ny Banegårdsgade og Ryesgade?
- Hvordan skaber vi gode tilkørselsforhold til en ny rutebilstation og parkeringsanlæg?
- Hvad ønsker du, at en ny Banegårdsplads skal indeholde, hvis kollektiv trafik, bymiljø, ophold, fodgængere og varetilkørsel opprioriteres, og biltrafik og parkering nedprioriteres?
- Hvor vil taxaholdepladserne og afsætning fungere bedst, hvis ikke ved banegården? Eksempel vis i Jægergårdsgade eller Værkmestergade ved DGI-huset?
- Hvordan kan Park Allé bedst indrettes, så der skabes et sammenhængende byrum, hvor den kollektive trafik prioriteres, og hvor der også lægges vægt på byliv og ophold samt fodgængere og cykeltrafik?
- Hvordan tilfredsstiller vi behovet for varetilkørsel og adgang til baggårde mv.?
- Hvordan tager vi bedst hensyn til Rådhusets fredning?
- Skal Rådhuspladsen så vidt muligt fastholdes af hensyn til rådhusets fredning og af hensyn til den offentlige interesse i at kunne samles på dette sted?
- Er det vigtigt at opretholde en god fremkommelighed for biltrafikken via Rådhuspladsen og Vester Allé (samt Frederiks Allé) af hensyn til de, der benytter Allégaderingen? Eller kan trafikken fordeles anderledes?
- Hvordan bevarer vi det gode kulturmiljø omkring rådhuset, Vester Allé og åen?
- Er der alternativer til flytning af de store ledningsanlæg?
- Har du idéer til udformningen af Thorvaldsensgade - eksempelvis andre linjeføringer eller kan letbanen indpasses på en anden måde?
- Hvordan sikrer vi fortsat et grønt miljø langs åen?
- Hvordan opnås der bedst sammenhæng mellem letbaneprojektet og planerne for Den Gamle By, Botanisk Have og Ceresbyen?
- Er der alternativer til flytning af de store ledningsanlæg?
- Er det en god idé at flytte afsætningspladsen for turistbusser til Silkeborgvej? Hvilke andre muligheder er der?
- Har du idéer til udformningen af Viborgvej?
- Har du andre forslag til alternative linjer, der bør overvejes? Eller forslag til, hvordan letbanen kan indpasses på en anden måde?
- Hvordan kan der sikres forbindelse til depot og værksted?
- Giver letbaneprojekter behov for at ændre vejforholdene i naboområderne?
- Er det en god idé at etablere et terminalområde ved Hasle Torv?
- Hvordan kan letbaneprojektet medvirke til en positiv udvikling i området?
- Hvordan knytter vi byområderne sammen på tværs af Edwin Rahrs Vej?
- Hvordan kan letbanen understøtte omdannelsen af Gellerup og funktionen af City Vest?
- Ligger letbanen og standsningsstederne rigtigt? Eller er der bedre/andre alternativer?
- Kan et letbanestop vest for City Vest medvirke positivt til omdannelse af området ved City Vest?
- Hvilke funktioner bør der være i et terminalområde? Hvor kan det placeres, hvis ikke ved Banevænget? Har du idéer til, hvordan det bør indrettes?
- Hvordan knytter vi byområderne sammen på tværs af Edwin Rahrs Vej?
- Hvordan kan letbanen understøtte omdannelsen af Gellerup og funktionen af City Vest?
- Ligger letbanen og standsningsstederne rigtigt? Eller er der bedre/andre alternativer?
- Kan et letbanestop vest for City Vest medvirke positivt til omdannelse af området ved City Vest?
- Hvilke funktioner bør der være i et terminalområde? Hvor kan det placeres, hvis ikke ved Banevænget? Har du idéer til, hvordan det bør indrettes?

Her er de problemer, Aarhus Letbane forudser. De beder borgerne deltage i at løse dem.