

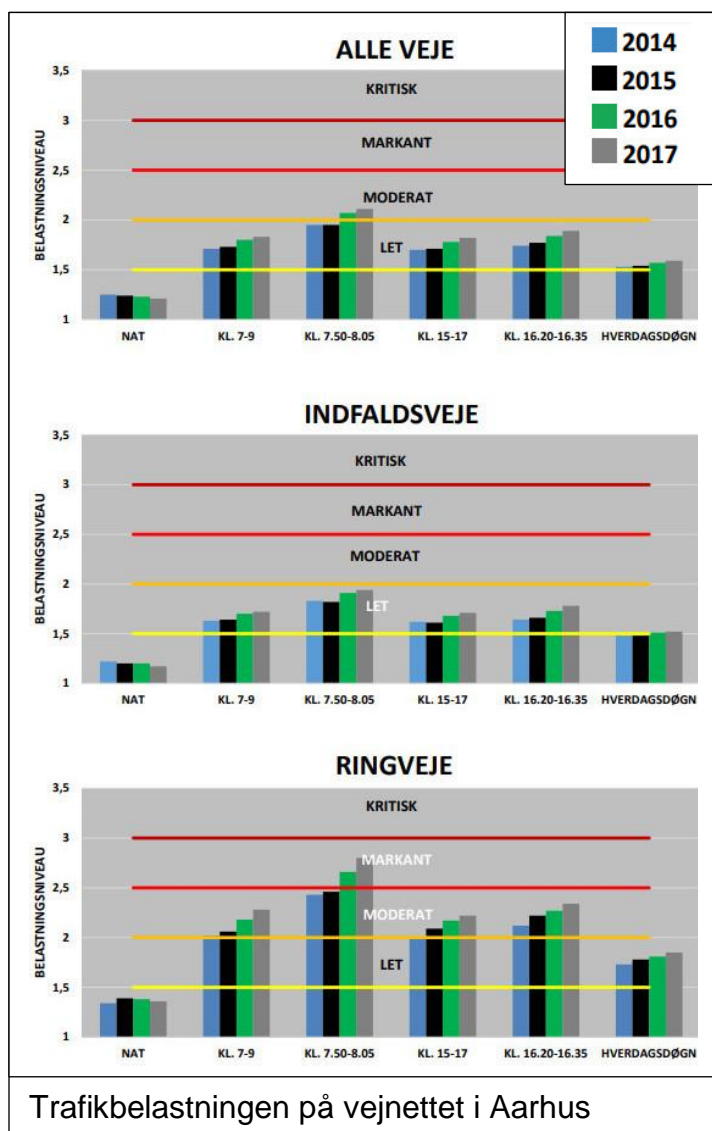
Byrådets foretrukne Etape 2 til Brabrand bør erstattes af en letbanering.

Trafikmængden begrundet en letbanering.

For et par måneder siden fremsendte Aarhus Kommune en opdateret oversigt, der viste trafikforholdene i Kommunen. Se evt. dette link:

<https://aarhus.dk/om-kommunen/aarhus-i-tal/trafik-og-infrastruktur/>

I denne oversigt ses bl.a. nedenstående figur, som viser udviklingen i trafikmængder i byens forskellige veje.



Ringvejen og Ringgaden adskiller sig markant fra de øvrige veje ved at være så belastet, at man om blot to år kan forvente, at der optræder kritiske forhold. Og ifølge Kommunens egne prognoser vil der om blot 10 år være behov for plads til dobbelt så mange biler som i dag dvs. 70.000 biler/døgn. Hvor der i dag er 4 vognbaner skal der om blot 10 år være 8 vognbaner – med mindre man finder andre måde at afvikle transportbehovet på. Der er kun to reelle muligheder:

BRT-busser og letbane. Hvilken form er et teknisk og politisk spørgsmål. Men både BRT-busser og letbaner er som skabte til dette behov, fordi de hurtigt og sikkert kan transportere rigtig mange mennesker. Men trafikbehovet er så stort, at det er urealistisk at benytte almindelige bybusser, som er bedre egnede inde i byens trafik og smalle passager, hvor de ikke kræver specielle kørebaner eller skinner.

Vil man undgå at ekspropriere ejendomme for at gøre Ringvejen bredere, er det nødvendigt at bygge i højden. Herved får man forhold, som ligner Københavns Metro. Her har man 17 års gode erfaringer med førerløs, hurtig og sikker kørsel, og de kan naturligvis gentages i Aarhus. Selv om etableringsomkostningerne er høje, vil driftsomkostningerne være lave, fordi de førerløse tog netop er førerløse og kan sættes ind og tages ud i overensstemmelse med transportbehovet.



Københavns Metro foran DR-byen.

Byrådets valg af etape 2

Det synes uforståeligt, at Byrådet vælger, at letbanens Etape 2 skal køre på en af Byens indfaldsveje, hvor trafikmængden er ganske lav i forhold til trafikken på ringvejene. Det er lige så uforståeligt, at man planlægger at nedrive Byens smukke bygninger for at gøre plads til en letbane, når bybusser her har gjort god fyldest i de sidste 50 år. Og med fremkosten af de små, billige, støj- og forureningsfri elektriske løbehjul, vil Aarhus med rigtig mange studerende i de kommende år få en markant ændret trafikstruktur, som på det nærmeste vil gøre letbanen for tung og klodset til transport af mennesker i midtbyen.

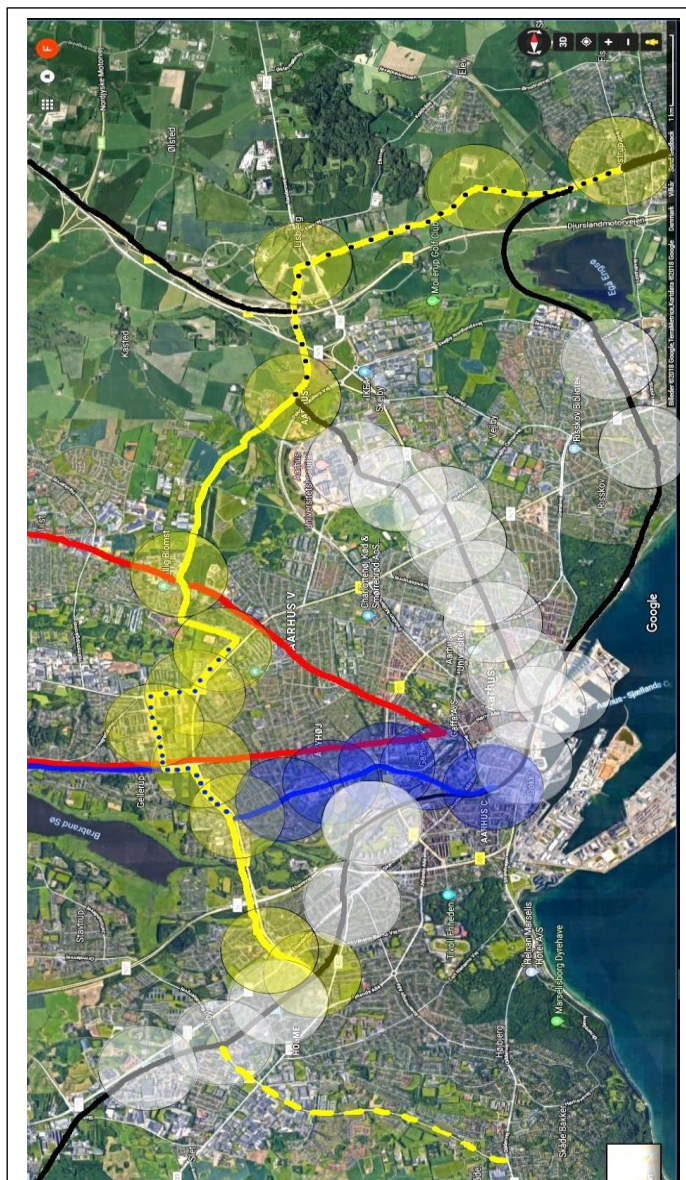
Erfaringerne med Etape 1 viser voldsomme store underskud, som skal dækkes af Byens borger, som generelt ikke har tilsvarende gavn af letbanen. Betingelsen for at undgå et sådant underskud er at fortætte langs letbanens rute – en fortætning, som Byens borgere efter alt at dømme slet ikke er tilhængere af, og som både støj- og miljømæssigt i hvert fald ikke er til gavn for hverken de nuværende eller de kommende beboere.

Letbaneringens andre fordele

Som vist på kortet strækker letbaneringen sig fra Skejby Sygehus i nord til Viby i Syd. Ved Skejby Sygehus får den forbindelse til Letbanens Etape 1, og i Viby får den forbindelse til letbanen fra Odder.

1. Da letbaneringen giver mulighed for en væsentlig hurtigere transport end letbanen gennem byens gader og veje, vil letbaneringen virke som en "kortslettende magnet" på trafikken og derved reducere trafikmængden gennem midtbyen, med mindre man har ærinde i midtbyen.
2. I vores valg af transportform, er transporttiden den væsentligste parameter. En ringbane vil derfor give den tætte by, som Byrådet ønsker; men uden den fortætning, som byens borgere synes at være imod.
3. På kortet drejer letbanen fra ved Bispehaven og fortsætter gennem et stort set ubebygget område til Skejby Sygehus. Hele dette område udgør et udviklingsområde, så Byens øvrige ubebyggede områder har mulighed for at blive bevaret eller blive udlagt som grønne områder.
4. Ønsker man en hurtigere vej til Etape 1 ved Skejby Sygehus, kan letbanen føres ad Herredsvej gennem bebyggede områder. Og/eller den kan føres videre ad Ringvejen til Grenåvej.
5. En letbane favoriserer udviklingen omkring sig. Derfor vil en letbanering favorisere udviklingen langs bl.a. Ringvejen. Herved mindskes trykket på den indre by, så den hektiske udvikling kommer i et mere normalt leje.
6. På grund af sin langstrakte form vil det være meget nemmere at komme til og fra udviklingsområderne langs letbaneringen. Det gælder fra såvel fra oplandet som fra Byen.
7. Herved kan man undgå det trafikale kaos, som er forudset i "Trafik i Aarhus 2030": (<https://aarhus.dk/media/4822/trafikplan-2012-06-12-web.pdf>).

8. Ringbanen kan forbindes til Hovedbanegården gennem Søren Frichs Vej og Banegraven. Herved forbindes Vestbyen til Midtbyen med den hurtigste rute, der går gennem de nye og meget tætte byområder, og man undgår de meget kostbare ændringer i Midtbyen



	Bestående/godkendt letbane
	Letbane på Søren Frichs Vej
	Ringbanen
	Ringbane som en del af anden letbane
	Vej med BRT-busser
	Evt. udvidelse på Ringvej Syd.

Forslag til en sammenhængende kollektiv mobilitetsplan for hele Aarhus.

Heraf fremgår, at Ringbanen har forbindelse med Grenåbanen og Etape 1 i nord og med Odderbanen i syd. Den blå linje viser den hurtige rute som forbinder Ringbanen og Hovedbanegården.

Et alternativt forslag er, at lade Ringbanen fortsætte ad Ringvejen og føre den videre ad Grenåvej.