

## 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 indenom 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 700 millioner kroner ekstra at ændre diverse ledningssystemer i jorden. Dette beløb skal betales af byens borgere, selv om de ikke selv benytter letbanen. En århusiansk gennemsnitsfamilie på 3 medlemmer kommer herved til at betale ca. 7.000 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 ca. 15 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 ville få et stort passagergrundlag. Men det er på bekostning af transporttiden. 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 biler, 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>

### Driften i midtbyen giver mange problemer

Aarhus Letbane er klar over, at deres letbane står over for rigtig mange problemer, der skal løses. Tilsyneladende kan de ikke selv løse dem, og de har derfor bedt borgerne i Aarhus om at komme med løsningsforslag. Du finder en liste med disse problemer på sidste side i dette afsnit.

### Letbanen op ad Viborgvej

En letbane vil efter alt at dømme kræve så meget plads, at den smukke allé op gennem Viborgvej fra Ceres krydset til Ringgaden vil blive ødelagt. Træerne har taget 100 år om at blive så flotte, og skal de så blot væltes?

Klik på knappen "Hasles grønne identitet" og se hvorledes vi forsøger at få vejtræer på Viborgvej helt fra Cereskrydset ud til Ringvejen for at markere, at Viborgvej som allé er vejen til et grønt Hasle. Husk at være tro mod de kvaliteter, som byen allerede indeholder. Og de kvaliteter, der allerede er grønne, skal beskyttes frem for at fjernes.

## De trafikale problemer i Hasle.

Lige siden Klokkebakken og Ryhavevej blev etableret har der været trafikale problemer i Hasle. Det skyldes ikke den lokale trafik; men derimod især den gennemkørende trafik på Viborgvej og den tværgående trafik på Ryhavevej og Herredsvej over Hasle Torv.

I 2003 nedsatte Hasle Fællesråd en gruppe, der skulle undersøge mulighederne for at løse trafikproblemerne. Utallige trafikmålinger og analyser resulterede i en 73 sider lang rapport, som konkluderede, at den eneste effektive måde var at lukke Ryhavevejs og Herredsvejs udkørsler til Viborgvej. Det var der ikke interesse for, og trafikproblemerne er derfor øget, som årene er gået.



Et typisk eksempel på trafikforholdene på Ryhavevej.

De parkerede biler fylder så meget, at cyklisterne ser sig nødsaget til at køre på fortovet. Det sker ofte med stor fart og resulterer i ulykker, når beboerne i de gule ejendomme træder ud på fortovet. Beboerne har anmodet om parkeringsforbud – men intet sker.

## Løser Letbanen trafikproblemerne i Hasle?

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

Letbaner er i øjeblikket det kollektive trafiksystem, der tiltrækker flest biler. 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/>

Ved nærmere eftertanke begyndte tvivlen at dukke op. For ville det gælde i alle tilfælde, og ville det også gælde ved 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 trafikanters – er banernes bredde reduceret som følge af letbanen. Viborgvej kan nok ikke gøres meget bredere, blot fordi der kommer en letbane.

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

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

## Letbanen bestemmer udviklingen i Hasle

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 vi troede var en løsning på vores trafikale problemer, er i virkeligheden en voldsom ændring af vores lokalområde.



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 Ryhavevej.

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

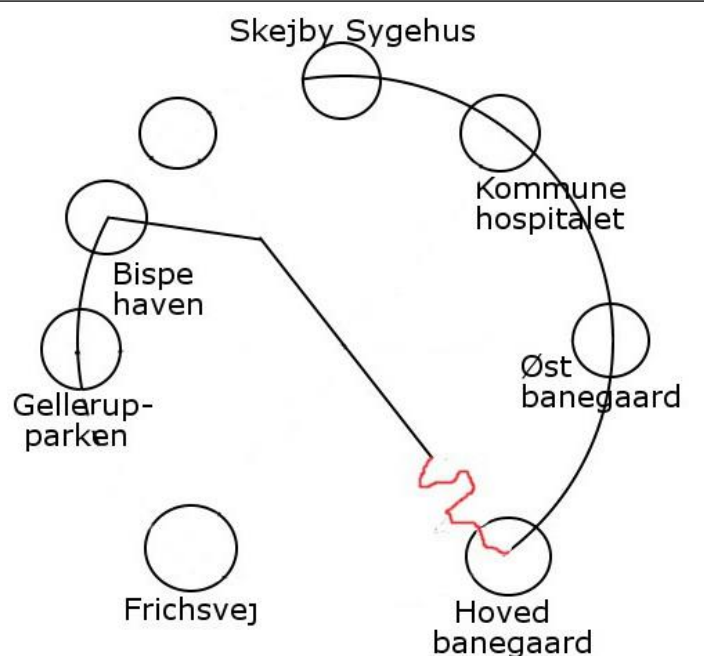
### Hvis der kun bygges på Campengrunden

Arealet mellem Viborgvej, Bispehavevej, Ryhavevej og City Kirken kaldes Campengrunden. Den har et areal på ca. 20.000 kvadratmeter. Antages halvdelen benyttet til veje osv., er der 10.000 kvadratmeter tilbage til bygninger. Det betyder, at 200.000 etagemeter divideret med 10.000 kvadratmeter = 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.



Skitsen viser Kommunens 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

Det er en stor ulempe, at der ikke er togforbindelse mellem de enkelte meget hurtigt voksende kvarterer i vestbyen (herunder Skejby Sygehus).

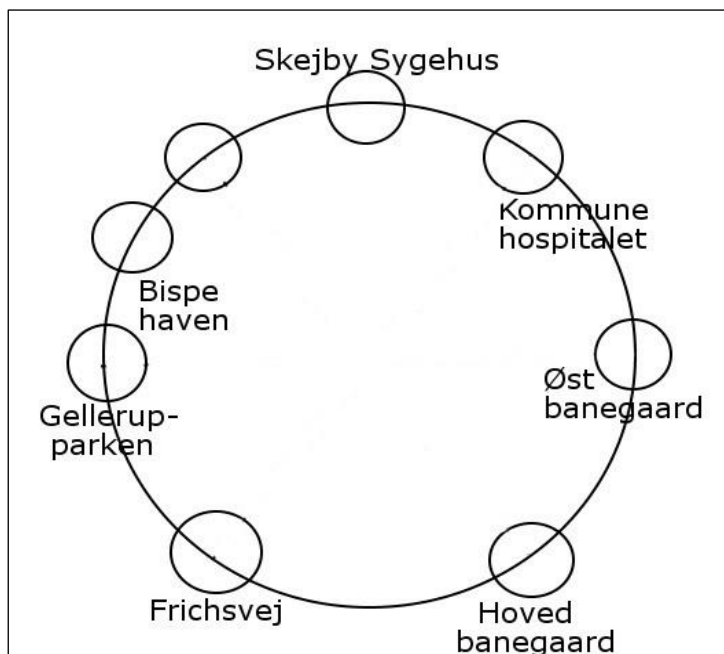
Den røde farve viser banen i midtbyen. Her er togets hastighed kun 15 km/time.

De lange transporttider skyldes, at banen

1. skal ind i midtbyen
2. køre sammen med den almindelige trafik i gaderne

Planen udnytter ikke i tilstrækkelig grad letbanens muligheder for hurtig acceleration og høj hastighed.

Planen forudsætter, at der er busdrift mellem kvartererne i yderområderne. Det er en uheldig løsning, for denne drift er letbanen langt bedre i stand til at varetage.



Erstatter man ruten gennem byen og Viborgvej med en rute, som starter, hvor perronerne er på Hovedbanegården. Den går over godsbanetrænet til 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 20 minutter, når du benytter vest-ringen.

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

Vi undgår at få splittet Hasle op i to dele.

### 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 sværere 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 tilfredsstillers 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.