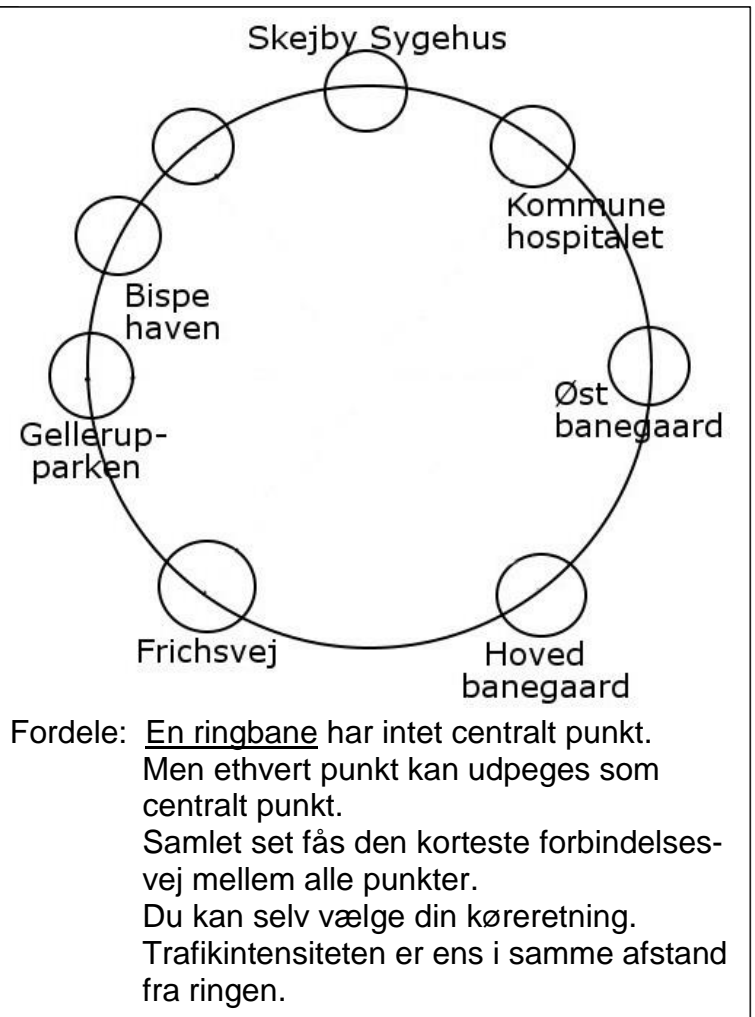
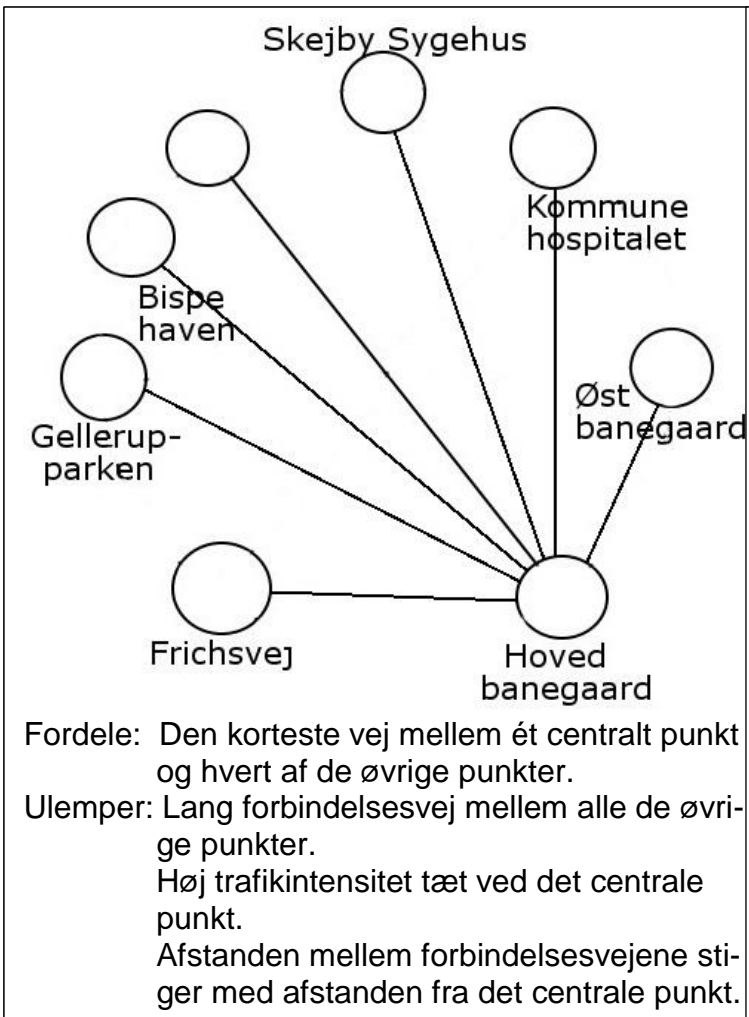
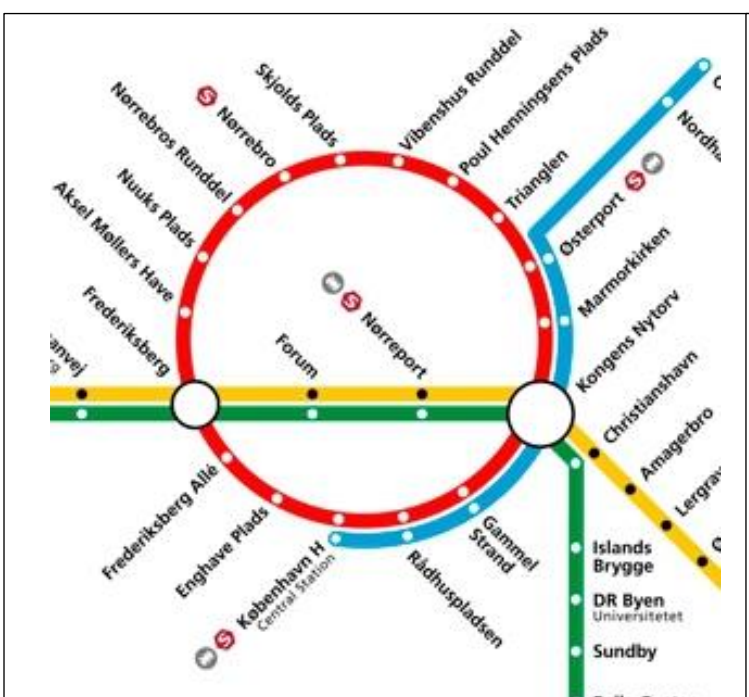


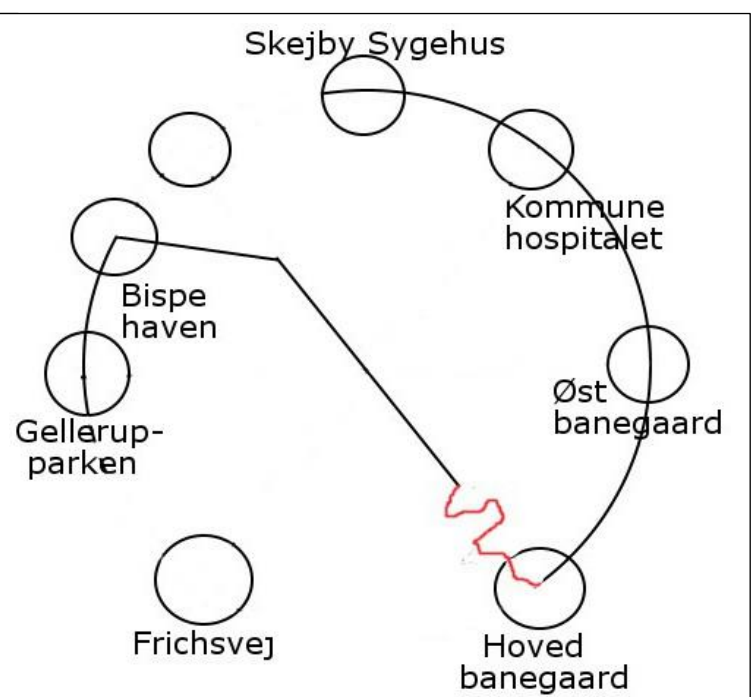
Ringbanen.



Billederne viser et antal knudepunkter, som er forbundet indbyrdes. Af praktiske grunde er de her benævnt med navnene på nogle af letbanens holdepladser. De kan også forbindes på mange andre måder, som vist på f.eks. nedenstående billede.



Københavns nye ringbane. Der kan være særlige grunde til at forbinde to stationer indbyrdes. Stationerne ligger ikke på en cirkelformet bane. Det er blot nemmest at overskue på denne måde.



Denne model viser de foretrukne banestrækninger, der arbejdes med i Aarhus. Den røde linie symboliserer banen i midtbyen, hvor hastigheden er helt nede på ca. 15 km/time.

Forslag til en ringbane i Aarhus



De røde linier viser ringbanens rute. Banen starter nede ved perronerne på hovedbanegården og går ind på Søren Frichs Vej tværs over Godsbaneterrænet. Den fortsætter ad den viste rute og får forbindelse med etape 1-strækningen ved Skejby Sygehus. Ved Østbanegården får etape 1 og 2 atter kontakt, og der er således skabt en lukket ring. Den lukkede ringbane kan bruges af både ringbanens egne tog og af udefra kommende lokaltog. De rejsende kan skifte undervejs. Det giver stor fleksibilitet med korte rejsetider.

Kommentarer til den foreslåede ringbane

Når vi foreslår en lukket letbane-ring omkring Aarhus, er det fordi vi kan se, hvorledes både Ringvejen og Ringgaden bliver benyttet meget flittigt, idet de forbinder bydelene uden, at trafikken skal ind omkring centrum. Hvorfor skulle det være anderledes med en letbane?

En lille uvidenskabelig undersøgelse viser, at ca. 20 % af de biler, som kører fra syd ad Ringgaden, drejer fra og kører op ad Viborgvej.

De 80 % fortsætter ad Ringgaden mod nord.

Efterfølgende suppleres de 20 % af omkring 10 – 15 % som kommer fra Cereskrydset og kører videre ad Viborgvej.

Undersøgelsen viser således, at langt den største trafik kører på Ringgaden og ikke på Viborgvej, som ellers er en af Aarhus mest trafikerede indfaldsveje

I fremtiden skal rigtig mange mennesker behandles på Skejby Sygehus, og 10.000 mennesker får deres arbejdsplads her. Geografisk bor de sikkert overalt i byen. Med ringbanen og den etablerede fase 1-strækning kan langt de fleste komme hurtigt frem og tilbage. Hvis ringbanen udelades, gælder den hurtige transport kun for dem, der bor tæt på etape 1-strækningen.

Eksempel:

En borger bor i Gellerupparken og arbejder på Skejby Sygehus.

Skal han op gennem Viborgvej (som er Kommunens plan) er rejsetiden næsten 1 time.

Benytter han ringbanen, varer det 11 minutter

Aarhus Letbane oplyser følgende:

Toget holder 25 sekunder ved hvert stop, Gennemsnitshastighed mellem stoppene er 50 km/time.

Beregnete køretider fra Hovedbanegården er:

- 1) City Vest 8½ minut.
- 2) Bispehaven 12 minutter.
- 3) Skejby Sygehus 20 minutter.

Beregnete køretider ud fra oplyste tal fra Aarhus Letbane.

Jo kortere tid en passager sidder i toget, jo flere passagerer kan letbanen transportere, og jo bedre er økonomien.

En væsentlig egenskab ved ringbanen er, at den inkluderer den meget kraftige bebyggelse, som foregår langs Søren Frichs Vej, og som kommer til at foregå på Godsbanens arealer. Det gør Kommunens Viborgvejs-rute ikke.

Både Viborgvejs-ruten og ringbanen inkluderer de mange mennesker, som bor i de nye kvarterer nord for Aarhus å mellem Ringgaden og Thorvaldsensgade. Fra det fjerneste sted i Ceresparken er der 600 meter til det nærmeste stoppested. (Aarhus letbane angiver 750 meter som max).

Viborgvejs-ruten inkluderer det kommende byggeri på Amtssygehusets areal. Det gør ringbanen ikke. Men vi går ud fra, at der stadig kører bybusser i Aarhus.



Beboerne i Bispehaven har nem adgang til letbanen gennem den eksisterende tunnel under Ringvejen. Herved får de særlig glæde af den planlagte forgrønnelse, som især kommer til syne fra denne side.

Der er store ubebyggede områder, hvor letbanen krydser Silkeborgvej og Viborgvej. Her er der rigelig plads til både byfortætning og parkering, så den gennemkørende trafik kan reduceres.

Herved undgår man at ødelægge de bevaringsværdige miljøer, der findes i både Aabyhøj og Hasle. Og Hasles grønne identitet kan udbygges.

I stedet for at dreje op ad Fjældevængets Busvej, kan Letbanen evt. fortsætte forbi Brendstrup Skov og videre over Paludan Müllers Vej til Skejby Sygehus.

Herved vil der blive en unik mulighed for i området vest for Skejby Sygehus og i forbindelse med Agro Food Park at lave et enestående udviklingsområde, som består af:

et lægevidenskabeligt fakultet og et antal Medicoteknologiske udviklingsvirksomheder som samarbejder med Universitetshospitalet.

Se evt. dette link: <https://universe.ida.dk/driving-health-tech-2016/artikler-om-health-tech/>

Ringbanens fordele

Med to spor kan togene køre i hver sin retning. Derfor kan de rejsende tage den retning, som er den mest fordelagtige for dem.

Herved opnås følgende:

1. en kortere transporttid, det medfører flere kunder og færre omkostninger.
2. bedre transport mellem de nye fortættede områder, som derfor bliver mere attraktive.
3. medvirker til, at bykernen får en mindre central placering.
4. mindre trafik i bykernen.
5. respekterer byområderne, som de er i dag.
6. ingen veje og gader skal brækkes op i midtbyen og på Viborgvej.
7. en meget billigere løsning.
8. respekterer byens miljø som det er i dag.
9. kører det meste af tiden på strækninger, hvor der kun er parallelkørende eller ingen trafik.
10. derfor kan det køre meget hurtigere end i midtbyen.
11. støj fra letbanen generer langt færre.
12. den øvrige trafik skal kun de færreste steder tage hensyn til letbanen.
13. færre ulykker.
14. vil inddrage yderområderne, så det virker som om, at de ligger meget tæt på midtbyen.

Ringbanen er brugervenlig og fremtidssikker
Ringbanen er naturligvis også tilpasset Byrådets planer om at føre etape 2 videre til Brabrand og Aarslev.

Det foregår ganske enkelt ved at genbruge bane-strækningen fra Silkeborgvej til Hovedbanegården til den påtænkte forbindelse. Herved opnås nogle efterspurgte store tidsmæssige besparelser.

Eksempel:

Ifølge debatten i dagspressen skal en rejsende bruge 25 minutter på at komme til Hovedbanegården ad den foreslåede Viborgvejsrute. Debattøren skriver, at hun kommer hurtigere til Hovedbanegården på sin cykel.

Med ringbanen kommer hun dertil på kun 10 minutter.

Hvis etaperne 1 og 2 forbindes i begge ender, omslutter Ringbanen store dele af byen. Denne ringbane giver nu mulighed for, at både ringbanetoget og de udefra kommende tog kan benytte ringbanen.

Herved opnås en hidtil uset mulighed for, at udefra kommende rejsende hurtigt kan komme rundt i det meste af byen uden nødvendigvis at komme ind omkring bymidten. Det vil medvirke til at give yderområderne et stort og tiltrængt løft, uden det går ud over den identitet, som lokalområderne ønsker at bevare eller at fremme.

Hvis behovet skulle vise sig er der endvidere mulighed for, at ringbanen kan forlænges til Motorvejen, Skanderborgvej og evt. videre til Oddervej, så også Sydbyen kan få gavn af de hurtige transporttider i hele byen.



Dette kort viser, hvorledes strækningerne i den her forslåede ring-bane kan indgå i de planer, som Aarhus Letbane har for banens fremtidige udvikling.

De blå linier viser etape 1-letbanen.

Den gule linie viser, hvor den foreslåede etape 2-letbane kan køre. Herved genbruges banestrækning fra Hovedbanegården til City Vest. Skinnerne skal derfor kun føres videre til Aarslev gennem Brabrand.

Den røde linie viser den resterende del af ring-banen. Denne del kan evt. senere føres videre mod syd til den blå linie, så der herved dannes en ring om det meste af byen. På denne måde kan man hurtigt bevæge sig mellem nord og syd uden at komme ind i midtbyen.