

04.03.2019 KL. 17:00

Har byrådet gjort op med sig selv, hvorfor det vil investere stort i letbanens anden etape?

I stedet for at ødelægge midtbyen med en letbane bør man lave en samlet plan for infrastrukturen i Aarhus, der gælder alle former for transport.



Første etape af letbanen kom til at koste 3,5 mia. kr. Arkivfoto: Stine Rasmussen
JØRGEN CHRISTENSEN

Tisetvej 24, Solbjerg

Aarhus havde i 50'erne og 60'erne en borgmester der hed Bernhard Jensen.

Det han er mest kendt for er at han gik ind for at bevare Århus Midtby, samt at han altid tog cyklen.

Da der var planer om at lave et gadegennembrud midt gennem Århus via Frederiksalle, Immervad og "Latinerkvarteret", talte borgmesteren dengang imod dette forslag, for ikke at ødelægge "Århus Midtby".

Var forslaget om "en ny hovedgade plan" – det var ellers vedtaget i byrådet - ført ud i livet, var Aarhus endt i en situation, som Odense er i dag – uden midtby.

Det var en borgmester, "der var svær at løbe omkring hjørner med".

Nu er der planer om at gennembryde midtbyen igen, men denne gang ikke med en vej men med en letbane, som er en del af letbaneudvidelsens etape to med en ny letbanestrækning fra Brabrand til Aarhus Ø.

1. etape kom til at koste 3,5 milliarder kroner og 2. etape må nok forventes at komme til at koste godt 4 milliarder kroner.

Hovedforslaget løber via Banegårdspladsen og Rådhuspladsen, Aros og "Den gamle By" ad Viborgvej til Bispehaven ned til Gellerup, hvor den møder den nuværende jernbane og herefter ud til Brabrand.

Ved denne linjeføring skal der lige bruges 655 mill. ekstra til flytning af el-, telefon-, vand-, affalds- og varmeledninger. 8 fællesråd har protesteret over denne linjeføring.

Letbanen har nu fået et statstilskud på 60 millioner til at lave en forundersøgelse af letbanens 2. etape fra forligspartierne bag Togfonden. Den nuværende regering er ikke med i forliget om Togfonden.

Har byrådet gjort op med sig selv, hvorfor man vil lave denne store investering i letbanen?

Er det en letbane i stedet for bybusser?

Er det en letbane for pendlerne?

Er det at få privatbilisterne til at bruge letbanen?

Er det en letbane for at "få bilerne ud af byen"?

Hvordan med de øvrige trafikanter i byen?

Eller er det udelukkende passagertransport?

Er letbanen nu en fleksibel løsning på byens manglende infrastruktur?

Hertil er der kommet diverse ændrings- og tilføjelsesforslag som "lappeløsninger" til hovedforslaget.

Et går ud på at føre den via Rådhuspladsen, Hans Hartvig Sedorffs Stræde og Østergade.

Et går mellem Musikhuset og Skandinavien Center i en tunnel og via Skovgårdsgade.

Et går via Busgaden, Klosterport og Nørreallé.

Et går via Sonnesgade og Skovgårdsgade.

Et går via Silkeborgvej og Tage Hansensgade.

Det er og bliver lappeløsninger på en infrastruktur, der ikke hænger sammen at bygge en letbane gennem smalle gader i Aarhus. I stedet for at ødelægge midtbyen med en letbane, bør man lave en samlet plan for infrastrukturen i Aarhus, der gælder alle former for transport.

Har man tænkt på at uheldene gennem Midtbyen ikke vil ramme den "hårde trafikanter", som uheldene hidtil har gjort, men "de bløde trafikanter"?

1 etape af letbanen tog 80.000 bustimer om året fra eksisterende busruter for at få budgettet til at hænge sammen. 65.000 timer kommer fra "de gule busser" – bybusserne – og 15.000 timer kommer fra "de blå busser" – regionalruterne. Der blev indskrænket på flere busruter, som ikke var i nærheden af letbanen.

Alle ansatte i Letbaneselskabet fik en skyhøj løn, og ledelsen fik bonus for ikke at levere det, de skulle.

Det er da vist en ny Århus-historie, at kalde det en "letbane".

Lav en stor pendler-parkeringsplads ved Aarhus V.

Et andet afsnit af etape 2 af letbanen går fra Lisbjerg til Hinnerup via Motorvejskryds Nord på E45 og Søften til Hinnerup. Her påtænker man at lave en pendlerstation ved Motorvejskryds Nord på E45.

På den anden strækningen fra Århus Ø til Brabrand påtænker man at lave en pendlerstation enten ved "den gamle Brabrand Station" eller ved Årslev.

Det vil tage pendlerne mindst en halv time eller mere hver vej at komme ind til Aarhus H – den tid vil ingen pendlere bruge. De vil prøve at finde en parkeringsplads tættere på.

Man bør i stedet lave de "gamle spor" ud til Brabrand om til letbanespor og forlænge dem ud til "Firkløveret" (Motorvejskryds E45 – Herningmotorvejen) og lave en pendlerstation her – "Aarhus Vest". Lad letbanen køre med en frekvens, der svarer til S-togene i København. Så vil det tage pendlerne 8-10 min at være på Aarhus H. Lav evt. en sidebane op til Gellerup og Bispehaven for at få disse områder inddraget.

"Aarhus V" kommer til at ligge tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området. 4 km til Grenå-motorvejen og 2 km til den kommende Viborg-motorvej – klods op ad Den Østjyske Motorvej (E45) og Herning-motorvejen – 5 km fra Genvejen og 6 km fra den kommende Bering-Bedervej.

90.000 biler passerer "Firkløveret" i døgnet.

Lav en ny jernbanestrækning på 12 km langs E45 - den mest direkte linje nord-syd - til højhastigheds- og fjerntogene. Det er en strækning, der er 15 km kortere end at køre ind omkring Aarhus H. Der spares rejsetid på 16 minutter.

Desuden er der planer om at lave en ny jernbanestrækning mellem Aarhus og Silkeborg. Denne strækning kommer også igennem "Firkløveret".

Der er i disse dage også en del snak om at flytte "Rutebilstationen" fra den nuværende placering. Flyt den ud til Aarhus Vest-banegården, der er masser af plads.

En "Aarhus V" banegård giver mulighed for ikke alene pendlere og folk fra hele Østjylland, men også for "folk, der skal til København eller Aalborg" til at parkere. Det kan ikke lade sig gøre ved Aarhus H i dag.

Lav Aarhus H om til "Letbanegård". Lav en "Aarhus Vest" banegård til fjern- og højhastighedstogene.

Det vil også spare Banedanmark for at skulle lave om på samtlige broer ud til Brabrand.

Broerne skal laves om, da køreskinnerne er så høje til "de gamle tog", at de ikke kan være under broerne. Banedanmark behøver heller ikke at grave alle sporene ned under "Aarhus H", hvor de har samme problem med højden på køreskinnerne.

Første etape af letbanen har klat bevist at køreskinnerne til letbanen sagtens være under Aarhus H.

DSB havde til hensigt at bygge et nyt "Centralværksted" i Årslev til reparation af de nye el-tog.

Det er meget tæt på en Aarhus V - banegård og "Firkløveret". Regeringen har senere bestemt, at det er leverandøren og ikke DSB, der skal stå for reparationen af de kommende el-tog.

Nu undersøger DSB muligheden for at flytte sit reparationsværksted fra Sonnesgade i Aarhus Centrum til Fredericia-området.

Indtil da kan "de gamle tog" sagtens komme til reparation i Sonnesgade via Skanderborg.

Nyt knudepunkt.

Aarhus V vil blive en banegård, der vil blive benyttet af mange.

Den vil i den grad aflaste Aarhus H trafikalt.

Aarhus V vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Er det ikke på tide, at man får aflastning af Aarhus H?

Synes du også at jernbanen skal ud til E45, så skriv under på www.skrivunder.net/sporjyllanddk

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 02-02-2019 – optaget 04-03-2019)

LÆS OGSÅ



Letbane på vej med idékatalog og fokusgruppe



Politiker om køerne på E45: »Min hustru, som selv pendler, minder mig om, at der skal gøres noget. Så jeg kan love, at det er højt på dagsordenen«

PS: Læs om dette forslag på Fakta-ark 3: <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202.pdf>

