

Til "det gamle Aarhus Byråd"

Som medejer af Letbaneselskabet bør I som byråd læse følgende debatindlæg:

Vil byrådet igen spare 80.000 bustimer for at få anden etape af letbanen?

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE13488418/vil-byraadet-igen-spare-80000-bustimer-for-at-faa-anden-etape-af-letbanen/>

Til Folketingets transportudvalg og politikere valgt i Østjylland + partilederne bag Togfonden

Jeg ved ikke om "JP-Aarhus" ender i Folketingets læsesal, men følgende bør læses som ansvarlig politiker.

Vil byrådet igen spare 80.000 bustimer for at få anden etape af letbanen?

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE13488418/vil-byraadet-igen-spare-80000-bustimer-for-at-faa-anden-etape-af-letbanen/>

Offentlig transport

Aarhus Kommune havde i 70'erne og 80'erne en hensigtserklæring om at borgerne i kommunen maksimalt skulle have en halv kilometer til nærmeste offentlige transport.

Det, der var af offentlig transport, var DSB, Odderbanen og Århus Sporveje (bybusser). I stort set hele kommunen var det altså "Århus Sporveje", der skulle sørge for denne offentlige transport.

Det resulterede i at mange af landruterne kørte halv- eller heltomme på nær, når de fungerede, også som skolebusser. Politikken blev fraveget og landruterne blev nedlagt.

Flere familier "på landet" har investeret i en bil for at få familie- fritids- og arbejdsliv til at hænge sammen, og bil nummer to er også på vej i mange familier. Dermed er den offentlige trafik blevet mere og mere nedprioriteret og busruter og afgang blev færre.

Det største "knæk" som busruterne i Aarhus har fået er, da man lavede letbanens første del. Den blev bl.a. finansieret ved en besparelse af 80.000 bustimer i Aarhus og omegn for at få letbanens økonomi til at hænge sammen. 65.000 timer fra "de gule busser" – tidligere "Århus Sporveje" og 15.000 timer fra "de blå busser" – lokalruterne. Der blev indskrænket ved flere busruter, som ikke var i nærheden af letbanen.

Byrådet udtrykte det sådan: "det ville fremme den offentlige trafik".

Det har haft den lige modsatte effekt. Passagerantallet for letbanen var forventet efter åbning at blive på 9 millioner passagerer årligt. De kom aldrig. Senere blev antallet nedjusteret til mellem 5,2 og 5,5 millioner passagerer, der ville benytte letbanen i slutningen af 2020 – det var før coronaen meldte sin ankomst. Efter coronaen er passagererne slet ikke vendt tilbage til letbanen eller anden offentlig trafik.

1. etape af letbanen i Aarhus kom til at koste 4,2 mia. kr, hvoraf 47 % kom fra staten.

Forsinkelsen af letbanens 1. etape kostede 52 millioner.

Letbanens 2. etape i Aarhus

Nu planlægger Letbaneselskabet - Aarhus Kommune og Region Midtjylland - de ejer hver en halvdel af Letbaneselskabet – 2. etape af letbanen.

Nu VVM-undersøges 2. etape med to nye letbanestrækninger – staten har ydet 40 millioner til disse undersøgelser. Det er en letbane fra Lisbjerg til Hinnerup og en letbanestrækning fra Aarhus H til Brabrand via Banegårdspladsen, Rådhuspladsen, Viborgvej, Bispehaven og Gellerup til Brabrand.

En tredje letbane til Aarhus Ø er ”skrottet”.

VVM-undersøgelser omfatter også muligheden for BRT-busser – el-busser, der kører i egen vognbane.

2. etape må nok forventes at komme til at koste 5 mia. kr.

Favrskov Kommune, som er med i en del af 2. etape, har sagt fra overfor projektet på grund af økonomien.

Også Anders Kühnau – nuværende regionsformand i Midt - har udtrykt at han hellere ser BRT-busser i stedet for letbane pga. af økonomien.

Vil byrådet igen sparre 80.000 bustimer for at få anden del af letbanen?

Er der passagergrundlag for at lave et mere flerstrengt offentligt transportsystem i de ”store byer” i Danmark?

Aarhus klart har bevist, at der ikke er tilstrækkelig med passagergrundlag for en flerstrengt offentlig transport med endnu en udvidelse af letbanen i Aarhus – især på bekostning af busdriften.

I Odense er man også gået i gang med første del af en letbane, og i Aalborg er man i gang med at lave BRT-busser.

Er der passagergrundlag for et flerstrengt offentligt system i de store byer?

Det eneste sted, jeg kan se, der er tilstrækkeligt med passagergrundlag til et mere ”finmasket offentlig transport system” er i Københavns-området, hvor der i dag er busser, Metro, S-bane og nu også en kommende letbane.

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

(Afsendt til JP-14-11-2021 – bragt 25-11-2021)

Svar fra Aarhus Byråd:

Kære Jørgen Christensen

Tak for link – havde læst dit indlæg.

Mit svar er klart nej fra mig, et klart NEJ til mere dyr og ufleksibel Letbane. Vi skal have mest muligt kollektiv trafik for pengene, det får vi ikke med mere Letbane.

Håber det er en klart svar på dit spørgsmål fra mig.

God dag.

Med venlig hilsen

Bünyamin Simsek

Rådmand for Teknik og Miljø

M +45 2194 7257

raadmand@mtm.aarhus.dk

Kære Jørgen

Tak for fremsende, jeg er helt på line med dig! Pga letbanen etape 1 blev der lavet en besparelse på de "gule busser" på kr 70 mil. Vi har allerede mistet mange lokale buslinier og har pt et kæmpe underskud som byrådet skubber foran sig! Letbane etape 2, vil kun gøre det endnu dårligere økonomi og mindre antal buslinie især vil det gå ud over vores opland. God dag

Med venlig hilsen

Gert Bjerregaard

Medlem af Århus Byråd for Venstre, gruppeformand

Medlem af Social- og Beskæftigelseudvalget

Medlem af Teknisk Udvalg

Medlem af Oplandsudvalget

Medlem af bestyrelsen Århus Havn

Nej tak, jeg vil gerne beholde busser og ikke have mere letbane. Men sidder der ikke efter 1/1 så der må du skrive igen.

Med venlig hilsen

Dorthe Borgkvist, Aarhus byråd

Liste Trivsel Velfærd og Reel Borgerinddragelse

Fra Folketinget har jeg kun modtaget autosvar: