

## 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)