

Letbaner i Århus

M97
19. januar 2005
(lettere revideret oktober 2005)

Bemærkninger til principskitzen

Århus Kommune har som målsætning, at biltrafikken og dens luftforurening skal reduceres, samt at den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til den individuelle trafik.

Denne principskitse fra Århus Miljøgruppe M97 viser et system til letbaner (moderne sporvogne), der dækker de store busruter samt de to nærbaner. Fuldt udbygget vil letbanerne medvirke til, at den lokale trafikale luftforurening kan reduceres med 50%.

Systemet indeholder mange udvidelsesmuligheder. Her tænkes navnlig på ruter til de nye havnekwarterer, Lisbjerg, det udvidede sygehus i Skejby samt IT-byen Katrinebjerg. Endvidere til forbedringer på Odderbanen.

Allerede anlægget af en første etape fra Lystrup via Bruuns Bro til Kongsvang vil muliggøre samdrift med de to nærbaner med fælles materiel, samt nedlæggelse af banestrækningen fra Lystrup til Århus H. gennem Risskov og langs havnen.

Derved bortfalder behovet for en viadukt ved Grenåvej.

Systemet vil give mulighed for, at passagerer fra Grenå til Århus allerede fra Lystrup vil kunne benytte de moderne letbaners forskellige tilbud.

Transport med letbane er langt roligere og behageligere end i bus. Den lave indstigning giver let adgang for handicappede og rejsende med barnevogn eller bagage.

Letbaner kan bedre end busser tiltrække bilister og vil først være et bidrag til at bremse væksten i CO₂-udslip og fuldt udbygget vil det betyde en væsentlig reduktion, når først mange rejser er ændret fra bil til letbane.

Letbaners kapacitet er langt større end bussers og bilers samlede kapacitet. De skal derfor køre på de bedste strøg, større pladser og i gågader, samt med forkørselsret frem for den individuelle trafik.

Moderne letbaner er ikke dyrere i anskaffelse end busser, målt over levetid og kapacitet.

PS: Som et led i Århusmodellen for Borgerinddragelse* vil det være naturligt at genoplive Det kollektive trafikråd for at de mange brugere derigennem kan give udtryk for deres ønsker/krav til de daglige transportmuligheder.

* Jf. Århusmodellens pkt. 4-8, 13-15, 18-20, 23 og 27.