

Århus [mil'jø:]gruppe (M)97

Århus, d.17.6. 2008

Til ordførerne i folketingets trafikpolitiske udvalg.

Århus Miljøgruppe M97 går varmhjertet ind for en letbane i Århus men vil gerne advare mod, at man fortsætter kommunens letbaneprojekt i sin nuværende form. Sammenligner man med det tilsvarende letbaneprojekt i Odense, er der en række iøjnefaldende og afgørende forskelle.

Odense letbane

I Odense forudsættes det at en del af biltrafikken nedrosles. Der skal være P-pladser ved motorvejen og busstop sammesteds. Alle borgere kan komme med ideer, forslag og indsigelser. Der skal være ideelle ruteføringer, pladsforhold og optimal synlighed. Udbud i 2009 og byggestart i 2010. Moderne letbaner kører af hensyn til CO2-udslippet udelukkende med eldrift. Derfor er letbanen langt at foretrække frem for busser. Letbanen placeres hvor den kan tiltrække flest brugere. Diverse studier viser, at ovenstående koncept er det mest anvendte ved tilsvarende projekter i udlandet.

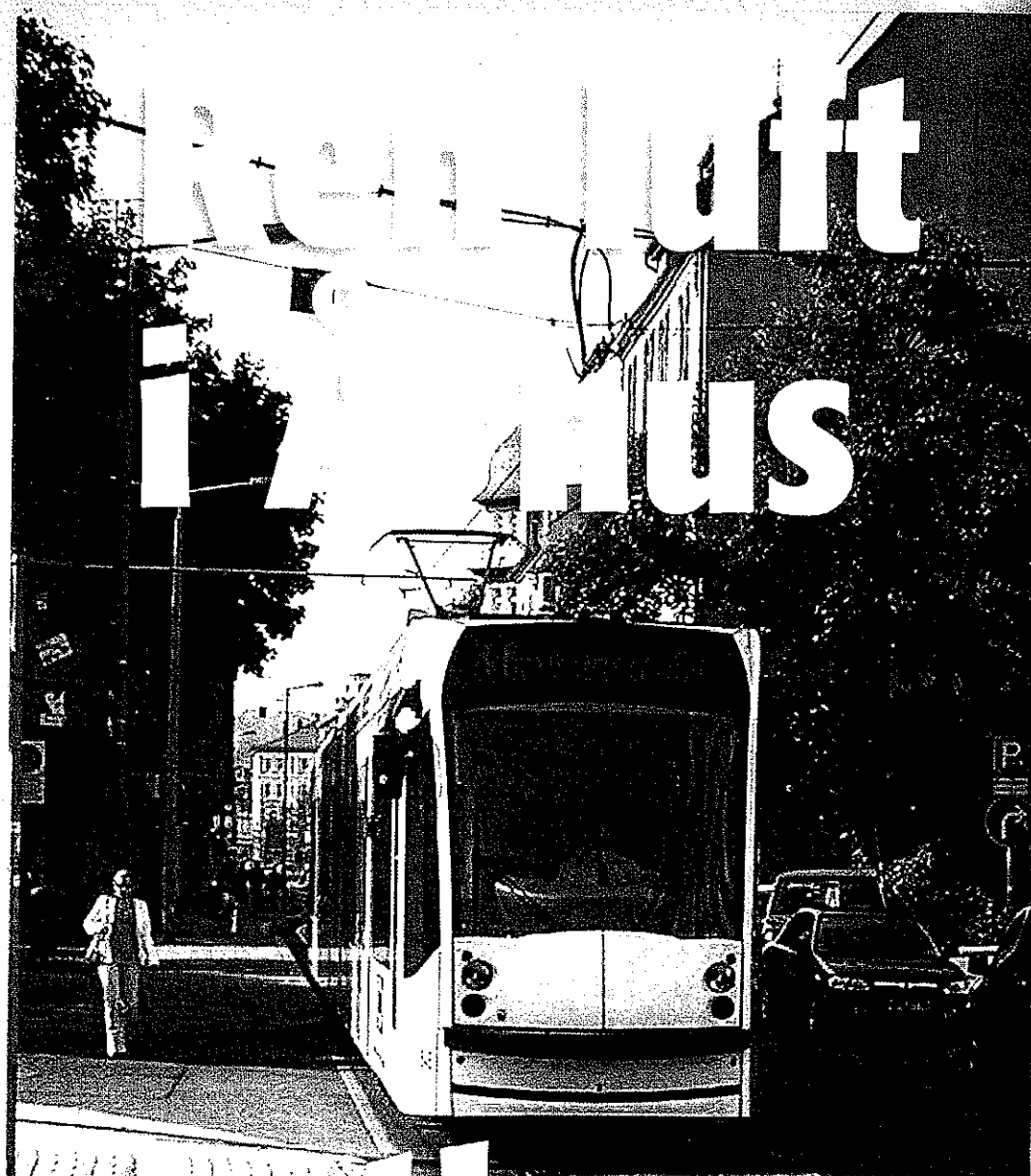
Århus letbane

I Århus er det ikke prioriteret at biltrafikken formindskes. Efter M97's opfattelse vil virkningen af CO2-udslippet være meget problematisk, da en del af kørslen med letbanen vil ske med dieseldrift. DUAL-togene, dvs. to-drift-materiellet (diesel + el) er både tungere og dyrere, dels i indkøb dels i drift.

Letbaneprojektet i Århus skal være klar 2015. Det forsinkes af, at der som forberedelse til letbanen på Randersvej skal anlægges en række busbaner. Dette medfører fjernelse af både træer og huse. Årsagen er, at der langs letbanen foruden parallelle busruter også skal være plads til afvikling af den hidtidige biltrafik i fuldt omfang.

Da endvidere letbanens stop er sidelagte i stedet for forskudte, bliver vejens tværprofil langt bredere end nødvendigt. Busbaner kan i øvrigt ikke anbefales. Dels tiltrækkes bilister ikke af busser, og dels er letbaner tre gange så effektive som busbaner.

Rejskraft i Aarhus



Letbane NU

Efturl - Foto - Letbaner.dk

En letbane er en moderne, komfortabel,
hurtig og støjsvag sporvogn

Hvorfor letbane?

- ▶ Den giver renere luft i byen
- ▶ Den øger trafiksikkerheden
- ▶ Den kan transportere op til 10 gange så mange passagerer som biler
- ▶ Halvdelen af husstandene i Århus har ikke bil
- ▶ Flere og flere byer verden over vælger at anlægge letbaner som svar på problemerne med trængsel og forurening fra biler og busser. Det er langt billigere end metro og har et langt mere fintmasket net med flere stoppesteder end et metrosystem.
- ▶ Og så kan letbanen noget som busserne ikke kan: den kan få bilister til at vælge kollektiv transport. I Strasbourg blev biltrafikken fx reduceret med over 15% efter at byen fik letbane.

Hvornår? Straks!

- ▶ M97 foreslår, at Århus går direkte i gang med letbanen uden at anlægge busbaner først.
- ▶ Letbanen kan give den reduktion i biltrafikken, som byen har så hårdt brug for.

Århus Kommunes "Vision om letbaner"

► I første etape skal Grenaa-banen og Odder-banen forbindes ved hjælp af en letbane fra Lystrup over Lisbjerg og Skejby og videre ad Randersvej til Nørreport og langs Havnen til Århus H.

► Fra Århus H og til Kongsvang køres i banegraven.

► Materiellet skal være dual-tog, som både kan køre på el (fra Lisbjerg til Sibirien) og diesel (øvrige strækninger).

► Dual-togene er 75% lavguld-vogne.

► Godstrafikken fra Grenaa tænkes ført over Lisbjerg til længdebanen ved Geding.

► På Randersvej anlægges først busbaner (som på Grenaa-vej).

► Driften planlægges at begynde i 2015.



Foto: Letbaner.dk

Berlin

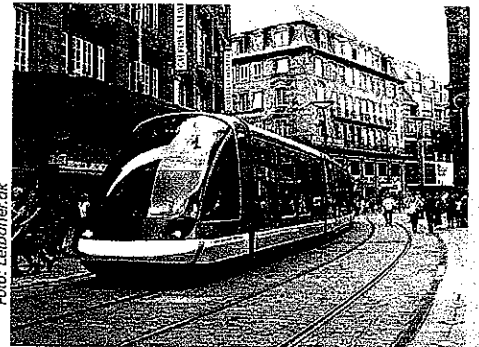


Foto: Letbaner.dk

Strasbourg



Foto: Letbaner.dk

Haag

► Første etape går fra Bruuns Bro gennem Busgaden, ad Nørre Alle, Nørrebrogade, Nordre Ringgade, Grenaavej og Lystrupvej til Lystrup. I Lystrup etableres tørskoet omstigning mellem Letbanen og Nærbanen/Grenaabanen.

► Fra Bruuns Bro og sydpå kører letbanen ad Frederiks Allé og Skanderborgvej til Kongsvang (og senere forlængelse til Hasselager-Kolt).

► Det er en rent el-drevet letbane med materiel, som er lettere og hurtigere end dual-togene. Det er 100% lavgulvogne. De giver ikke anledning til lokal forurening, som dual-toget vil gøre på de stræk, som køres på diesel.

► Den eldrevne letbane er kun halvt så dyr både i anskaffelse og drift.

► Nærbanen til Hornslet og Grenaabanen er i dag en barriere mellem byen og havnen. Nærbanens passagerer kan overtages af letbanen. Nærbanens skinner og bomme mv. bevares til brug for Grenaatogene samt godstogene om natten, hvorved sporet fra Lystrup til Lisbjerg og Mundelstrup spares. Udgifter til viadukten ved Grenaavej og busbanerne kan også spares.



Foto: Letbaner.dk

Amsterdam

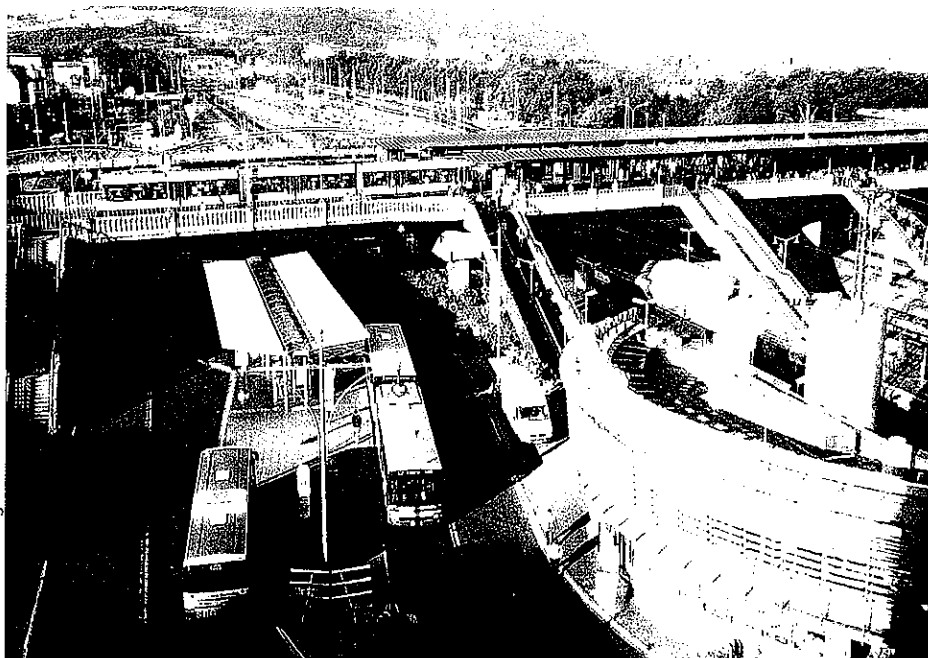
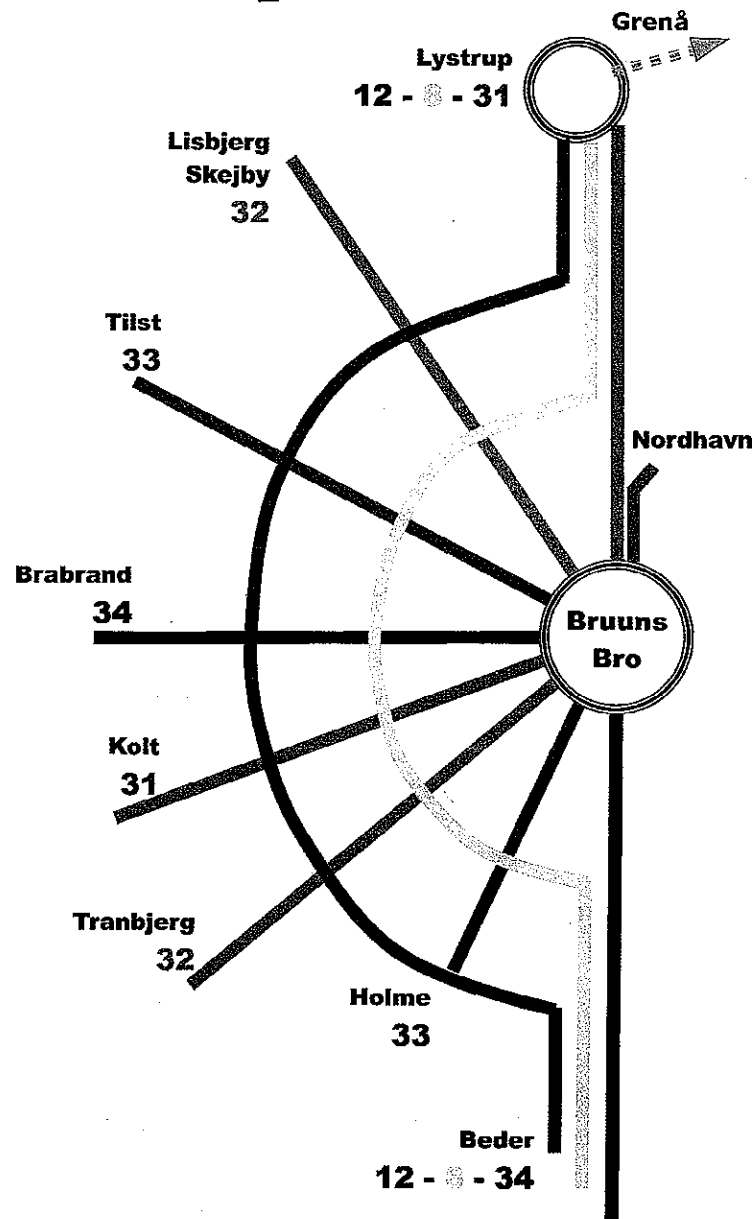


Foto: Knud Jørgensen

Den lokale letbane i Freiburg har forbindelse til fjerntog, akkurat som Bruuns Bro har det i M97's forslag.

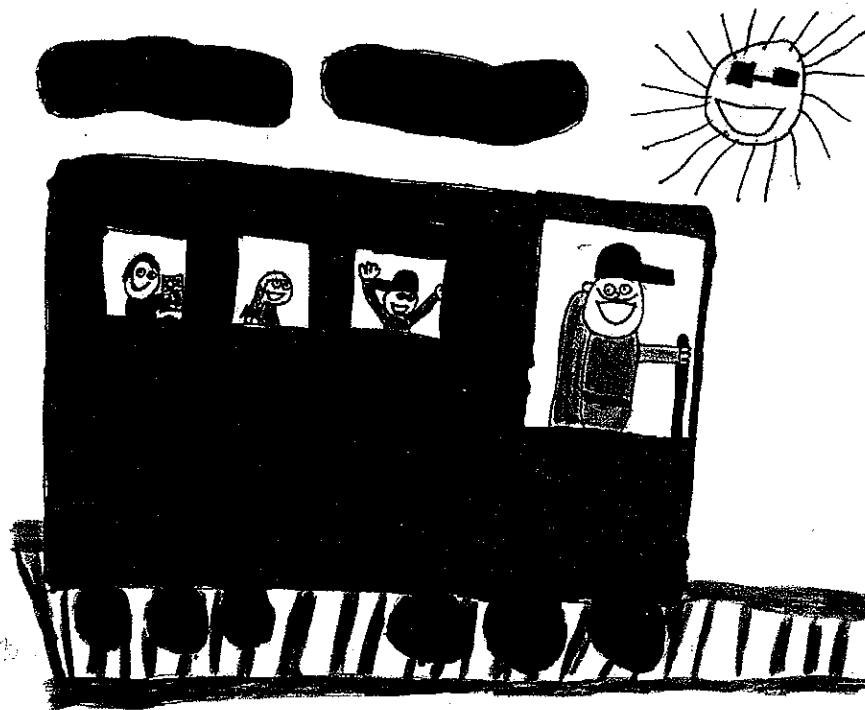
M97's forslag: En enkel plan med stor kapacitet



- ▶ Nettet har en stor fladedækning, hvor passagererne allerede er: Dvs. langs indfaldsvejene og alle de store nuværende busruter.
- ▶ Letbanen bliver oven på jorden og har fra Bruuns Bro hurtig forbindelse til fjern tog.
- ▶ I udkanten af byen får passagerer fra regionalbusser og nærbane tørskoet omstigning til et hurtigt og komfortabelt net med mange valgmuligheder.

Ren luft i Århus

En el-drevet letbane kan erstatte mange
biler og busser og give bedre luft for alle
- såvel store som små



OM ÅRHUS MILJØGRUPPE M97

M97's formål er at give mod- og medspil til de offentlige myndigheder i sager om miljø, sundhed og trivsel.

M97 blev stiftet som en forening i 1997 i protest mod de miljøproblemer, som Masterplanen for Århus Havn ville medføre.

Efter Masterplanens vedtagelse har M97 arbejdet for, at der i det mindste blev en miljømæssigt forsvarlig løsning for trafikken til og fra havnen. M97 er fortalere for et shuttletog fra Århus Havn til et transportcenter ved Årslev frem for den meget dyrere tunnel, som ikke vil løse problemet med partikelforurening.

M97 har også været engageret i protesterne mod Bruuns Galleri - bl.a. de fejl-agtige visualiseringer, som skjulte den virkelige højde på byggeriet.

M97 har deltaget i debatten om de nye byområder i Nordhavnen og om trafikplanen for Århus Midtby.

Vi har længe efterspurgt en samlet trafikplan for Århus og været fortalere for moderne sporvogne - som nu kaldes letbaner - for at afhjælpe problemerne med forurening og trængsel.

Borgerinddragelse nu

Vi opfordrer Århus Kommune til at aktivere "Århusmodellen" for borgerinddragelse i forbindelse med letbaneplanerne NU.

Hvis du vil være med i den debat sammen med os, kan du kontakte M97 på m97@m97.dk

Se www.m97.dk

Se meget mere om letbaner på www.letbaner.dk