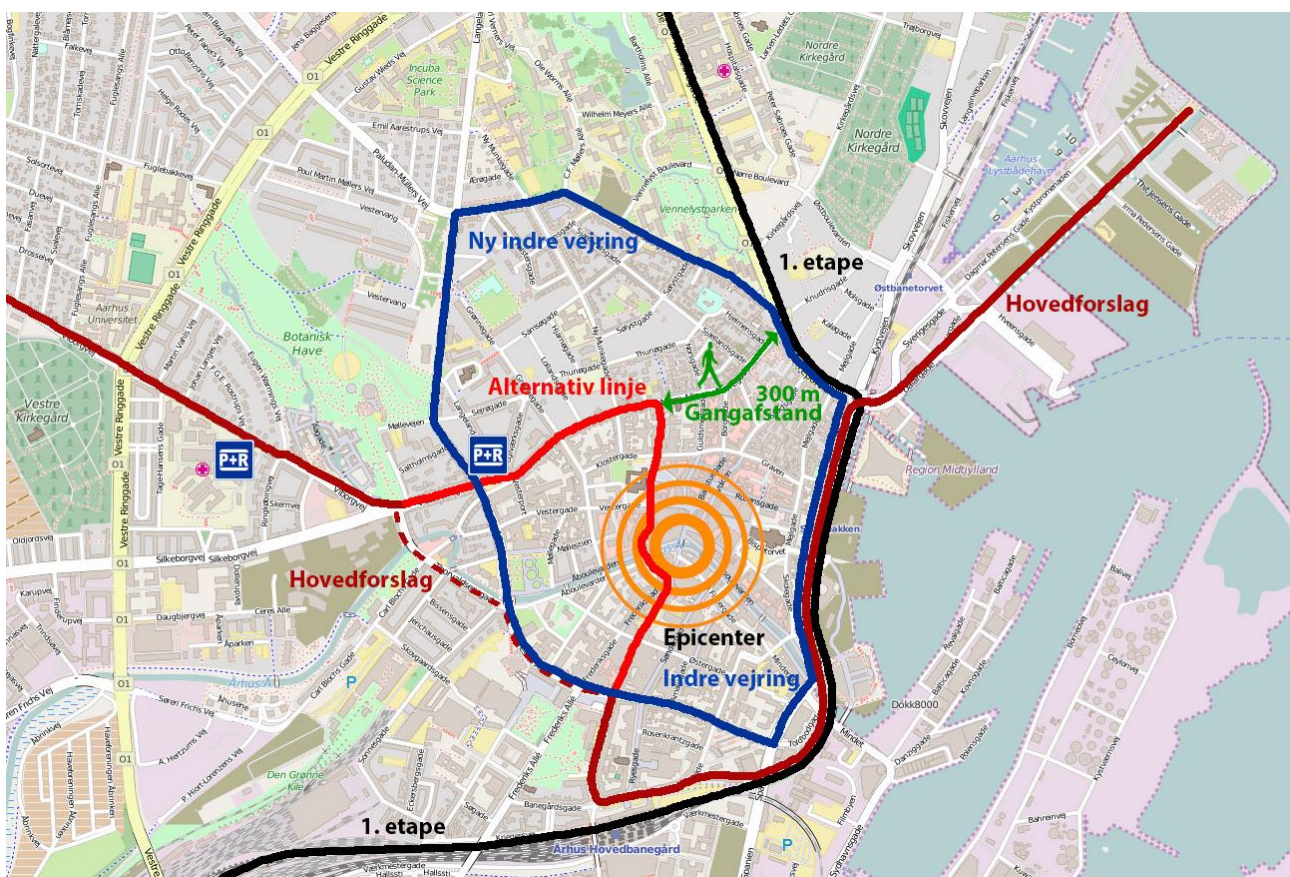


Input til Aarhus letbane, etape Aarhus Ø – Brabrand

1. høringsrunde
Marts 2016



Figur 1: Oversigt over høringsbidragets hovedindhold



Grafik: Flemming Olsen

Letbaner.DK

Østergade 16
8660 Skanderborg
Tlf.: 30 34 20 36
e-mail: hb@letbaner.dk

Aarhus Kommune
Center for Byudvikling og Mobilitet
Planlægning og Byggeri
Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Den 1. marts 2016

Input til Aarhus letbane, etape Aarhus Ø – Brabrand

Her følger Letbaner.DK's bidrag til Debatoplæg om letbanens etape Aarhus Ø - Brabrand.

Vi har set på oplægget og prøvet at forestille os, hvilket behov og forventninger en by som Aarhus bør stille til en ny etape af letbanen.

Den 1. etape sikrer en opgradering af trafikken på nærbanen, hen over havnearealet samt betjening af den tunge færdselsåre op ad Randersvej til Universitetshospital og udviklingsområder i nord. Denne etape bærer i nogen grad præg af at have karakter af en nærbane. Dette på trods af de klare fordele på havnen, hvor der fjernes en stor barriere.

1 Ny letbane i midtbyen

Situation:

Letbanens 1. etape får ikke fat i byens mest populære del af centrum. Vi kalder det byen "epicenter". Vi vurderer, at det er området omkring Clemens Bro/Magasin. Det er stedet, hvor folk samles, og de fleste gerne vil hen, når de tager til byen.

Byens planlæggere har tidligere set dette, og formentligt på den baggrund anlagde de "Busgaden". En kollektive korridor der skærer sig igennem byen uden at dele den. Busgaden samler de fleste buslinjer, som netop er lagt på dette sted p.g.a. de mange passagerer, der søger imod byens epicenter.

Komplikation:

Men med letbanens etape 2 er linjeføringen i hovedforslaget anlagt **via Thorvaldsensgade** og dermed uden om byens epicenter. Linjen tangentierer kun centrum på den indre vejring uden at have standsningssteder nær epicenteret. Desuden belaster hovedforslagets arealbehov netop trafikken på den indre vejring ved Ceres-krydset, Thorvaldsensgade og Vestergade.

Passagerer til Aarhus H vil have stor gavn af hovedforslaget, men de passagerer der vil ind til epicenteret, får lang gangafstand fra Banegården. De vil næppe benytte letbanen, hvis der er en bus i nærheden, og derved bliver bustrafikken ikke aflastet i samme grad på denne stærkt trafikerede buskorridor.

Den alternative løsning **via Vesterbro Torv** hjælper ikke meget på denne problemstilling, idet der kun tilføjes et nyt standsningssted ved Vesterbro Torv. Dette endda kun i en retning. Forløbet er vurderet til kun at give plads til et enkelt ensrettet spor. Den anden retning må stadig følge hovedforslaget via Thorvaldsensgade.

Løsning:

Den alternative linjeføring **via busgaden, Klostertorvet, Nørre Alle og Vesterbro Torv** er et oplagt valg for 2. etape. Letbanen kan betjene den mest brugte del af midtbyen, som giver det ønskede passagergrundlag og derved underbygger transportmidlet socialt og økonomisk. I de fleste letbanebyer i Europa ser man, at letbanen er trukket helt ind i centrum. Det er netop letbanens stærke side, at kunne køre igennem snævre gader til det centrum, hvor folk vil hen og ofte har mål. Det giver grundlag for at udnytte letbanens potentiale maksimalt og derved opnå mere succes, Se figur 1.

Til gengæld vil passagerer fra radialen få en forlænget rejsetid med letbanen til Banegården, men de vil erfaringsmæssigt stadig kunne bruge den. Erfaringerne fra Bergen viser at passagererne ofte vælger omvejen med letbanen frem for en kortere vej med bus. Dette fænomen kaldes også "skinnefaktoren".

Derfor vurderer vi at tabet passagerer ved hovedforslaget (der ikke betjener epicenteret), er større, - end tabet af passagerer ved alternativet, (der ikke ønsker at køre omvejen til Banegården).

Linjeføringen vil med radiallinjerne fra hhv. Brabrand og Aarhus Ø blive formet som en lige linje med et "U" i midtbyen. Dette "U" vil give letbanen funktion som en **Cityring**. Gangafstanden imellem toppene på "U" (Klosterport-Nørreport) kun er 300 meter. Samtidig er det en radiallinje med et væsentligt pendleropland fra omegnen. Se figur 4.

I figur 2 er oplyst en række trafikale fordele, der kan opnås:

Trafikale fordele, der kan opnås	Alternativ via Klostertorvet	Alternativ via Vesterbro Torv	Hovedforslaget
Betjening af byens "Epicenter"	Ja	Nej	Nej
Betjening af Nørre Alle kvarteret	Ja	Nej	Nej
Betjening af Vesterbro Torv	Ja	Ja	Nej
Ingen ensrettede strækninger	Ja	Nej	Ja
Sidelagt tracé op mod Den Gamle By	Ja	Nej	Nej
Bibeholder kapacitet på den indre vejring	Ja	Nej	Nej
Kort rejsetid fra vest til "Epicenter"	Ja	Nej	Nej
Kort rejsetid fra vest til Banegården	Nej	Ja	Ja
Betjener både "Epicenter" og Banegården	Ja	Nej	Nej
Cityring-effekt	Ja	Nej	Nej

Figur 2: Trafikale fordele, der kan opnås.

2 Indre vejring

Situation:

I dag er der problemer med afvikling af trafikken på den indre vejring. Der er trængselsproblemer på Allé gaderne og Dynkarken/Europaplads/Havnegade/Skolebakken (Kystvejen). Den indre vejring er samtidigt en barriere for byens liv i forhold til udfoldelse på havnen. Dette har Aarhus Kommune allerede arbejdet intensivt med, og dette emne behandles ikke i nærværende høringssvar. På Nørre Allé danner en meget intensiv trafik en barriere i forhold til Ø-gadekvarteret.

Miljømæssigt er der store udfordringer hele vejen rundt, men specielt er det udfordrende med meget støjende og luftforurenende trafik i det tætte gaderum, hvor der kun er omkring mellem 12 og 16 meter mellem bygningerne. På Sønder Allé og Vester Allé er der et mere åbent gaderum på største delen af strækningen, og det er kun på en afgrænset strækning, at gaderummet er lukket og mindre end 15 meter i bredden. På Kystvejen er gaderummet delvist åbent hvilket mindsker støj og luftforureningsgenerne.

Komplikation:

En letbane med et parallelt forløb på en delstrækning af Allé gaderne, vil betyde at trafikarealet indsnævres. Letbanen skal dreje og krydse kørebanen ved Rådhuspladsen og igen ved Thorvaldsensgade. Dette kan medføre yderligere trængsel og miljømæssige udfordringer i midtbyen - ikke mindst på Rådhuspladsen.

Med hovedforslaget er der ikke taget stilling til en af hovedudfordringerne i den nuværende trafikafvikling i Aarhus på Nørre Allé. Hovedforslaget vurderes samlet set ikke at bidrage til en bedre trafikafvikling i Aarhus Midtby, idet anvendelsen af letbanen ikke gøres mest attraktiv, idet epicenter bl.a. ikke betjenes. Det vil fortsat være mest attraktivt at anvende pladskrævende transportmidler til midtbyen, samtidigt med at letbanen vil mindske kapaciteten på kritiske steder.

Løsning:

Løsningen for biltrafikken i Aarhus skal ses i kombination med den foreslåede alternative linjeføring for letbanen. Det er afgørende, at letbanen giver den mest optimale trafikbetjening af det sted, der kan betragtes som byens epicenter, således at letbanen bliver det mest attraktive transportvalg. Den indre vejring skal udvides fra de nuværende 3 km til omkring 3,5 km.

Den indre vejring i Aarhus er mindre end den indre vejring i f.eks. Aalborg, som er 4 km. I København er den omkring 5,5 km. En meget snæver indre vejring vil som udgangspunkt give større trængsel og mindre kapacitet end en stor indre vejring. Hovedgrebet i løsningsforslaget er at flytte den indre ring fra Nørre Allé ud på Høegh Guldbergs Gade, Kasserneboulevarden og Langelandsgade. Se figur 3.

Det vil skabe en større kapacitet på vejringen og trafikken fjernes fra det lukkede byrum på Nørre Allé. Nørre Allé skal således nedklassificeres til en lokalvej, der betjener midtbyen fra nord, men hvor det ikke længere vil være muligt at komme igennem midtbyen ad denne vej. Det vil kræve en gentænkning af

vejsystemet med ensretninger og lukninger, men det vurderes samlet set at være meget værdiskabende for byen.



Figur 3: Høegh Guldbergs Gade tilsluttes Nørrebrogade igen. Kørebaner og stoppested på Nørrebrogades østlige side kan sideskydes en vognbane mod øst, for etablering af en særskilt venstresvingsbane.

3 Parker og Rejs muligheder

Vesterbro Parkeringshus

Situation:

I dag ligger der på hjørnet af Vesterbro Torv og Hjortensgade et mindre Parkeringshus. Parkeringspladserne er alle langtidsudlejet og parkeringspladserne er derfor ikke offentlig tilgængelige. På Vesterbro Torv er der ca. 20 parkeringspladser foruden handicap parkering og taxiholdepladser.

Komplikation:

I helhedsplanen for letbanens etape 2 er det et ønske, at letbanen skal transportere folk til og fra de centrale arbejdspladser, kunder til og fra butikkerne og turister og andre til og fra centrale institutioner og attraktioner.

Målet er at reducere biltrafikken i city området inden for Nørregade, Nørre Allé og Vesterbrogade, det er imidlertid ikke muligt, da der aktuelt kun er relativt få parkeringspladser i området langs etape 2 for letbanen. Bilisterne må i deres søgen efter parkeringspladser søge til de centrale pladser inden for den indre trafik ring.

Løsning:

Der etableret en nyt og større Vesterbro Parkeringshus på grunden, hvor der i dag er et mindre parkeringshus. Vesterbro Parkeringshus skal strække sig bagsiden af bygningen, som i dag huser Kiwi og op langs Hjortensgade. Beregninger må vise hvorvidt Hjortensgade 12-16 med baghuse skal indgå i planen.

Parkering ved Amtssygehus (P+R)

Situation:

I dag er der ingen Parker og Rejs-muligheder for indfaldsvejen Viborgvej, der er en vigtig indfaldsvej til centrum med en ÅDT på omkring 15.000. Parkering i bymidten er dyr og begrænset.

Komplikation:

Det er et ønske, at trafikken mod centrum skal ledes fra bilerne over i den kollektive trafik og på Viborgvej over til Letbanen. I dag er der intet større parkeringsanlæg på strækningen og bilisterne må vælge villaveje eller Amtssygehusets arealer.

Løsning:

Der etableres et større Parkeringshus P+R (Park and Ride) på Aarhus Amtssygehusets område ud mod Viborgvej, hvor bygningerne langs Viborgvej i dag rummer teknisk afdeling, kapel og andre funktioner, som formodes at forsvinde med udflytningen. Parkeringsafgift bør, mod samtidig køb af periodekort til Midttrafik (letbanen), gøres favorabel.

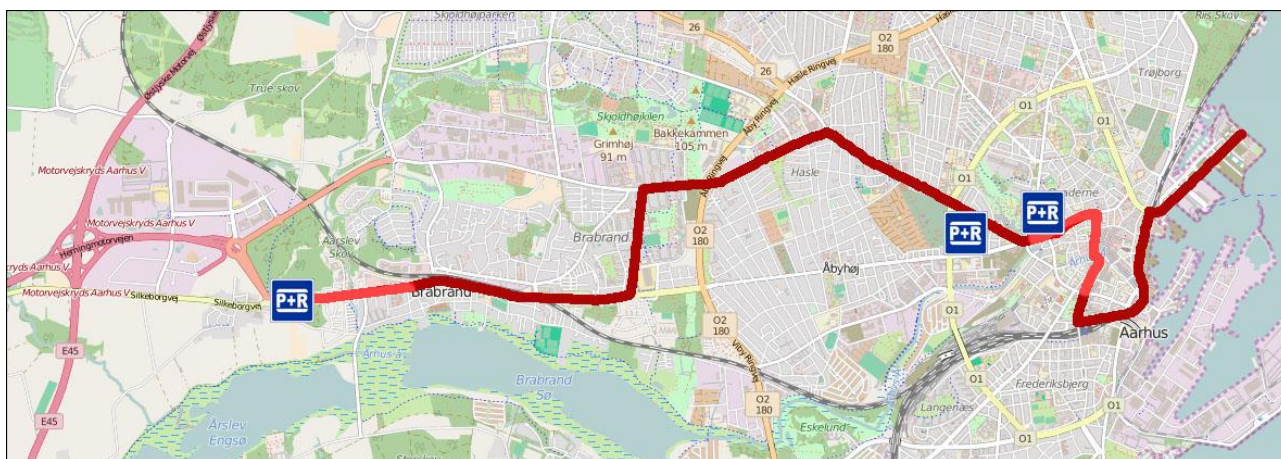
Parker og Rejs ved Herningmotorvejen (P+R)

Den almindelige anbefaling er at Parker og Rejs-anlæg placeres så langt uden for byen som muligt, og ikke først i et P-hus helt inde ved byen. Set i betragtning af Aarhus størrelse burde der være grundlag for et sådant parkeringsanlæg.

Set i forhold til de kvarterer letbanen gennemkører, vurderer vi at et sådant anlæg kunne placeres ved afslutningen af Herningmotorvejen i Årslev.

I Årslev, der ligger umiddelbart vest for Brabrand, kan der etableres et Park & Ride-parkeringsanlæg, som kan servicere de pendlere, som kommer fra Herning, Silkeborg og Galten.

Såfremt letbanen forlænges ca. 2000 meter til en passende placering, vil bilisterne kunne tilbydes en attraktiv parkering til bilen og transport til byen, i stedet for de ofte vanskelige parkeringsmuligheder i centrum. Billig eller gratis parkering til pendlere med periodekort bør være en option. Se figur 4.



Figur 4: Mulige placeringer af Parker og Rejs anlæg ved letbanen. P&R på Amtssygehusets grund og ved Vesterbro Torv. P&R ved Herningmotorvejen kræver en forlængelse af letbanen.

Med venlig hilsen
Letbaner.DK

Poul Smidt
Allan Therkelsen
Niels Wellendorf
Helge Bay