

Kære transportsmedlem

Jeg skriver til dig om trafik-infrastrukturen omkring Århus. Jeg ser gerne en forbedring af den kollektive trafik, men den skal være et brugbart alternativ til den individuelle trafik, primært biltrafikken.

Jeg vil her omtale 2 områder, som jeg håber, du kan se det fornuftige i:

1. Jernbanetrafikken

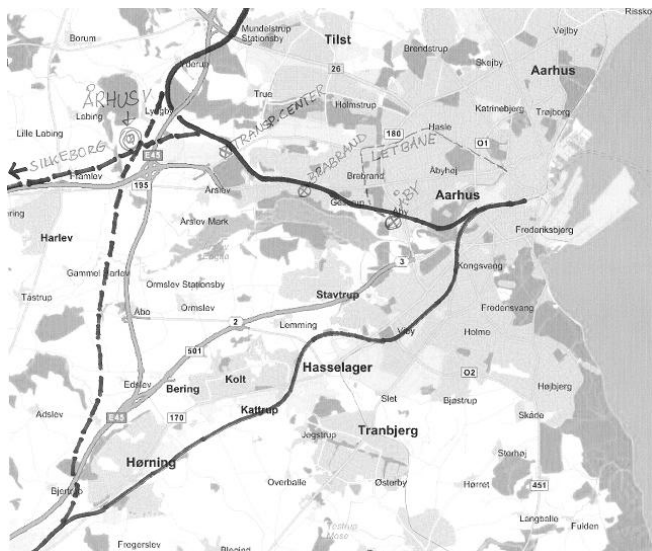
2. Letbane-ideologien

1. Jernbanetrafikken

Et væsentlig led i et lands infrastruktur er jernbaner med tilgængelige og hurtige tog. I Danmark har vi nogle af Europas langsomste tog; bl.a. fordi placering af baner og stationer ikke er ændret meget i 100 år. Ved Århus kører togene langsomt i hele landet; og banegården ligger trafikalt håbløst. Byrådsflertallet vil nu bruge mange hundrede millioner på at ombygge banegården. En ombygning, der ikke giver hurtigere tog eller lettere tilgængelighed til banegården.

Det siges, at 80% af de togrejsende stiger på/af toget på Århus H. Men de fleste kommer til og fra Århus H i taxa, bus eller privatbiler fordi starten på/målet for deres rejse jo **ikke** er banegården eller dens nabolag. Denne omstigning kan ske hvor som helst, og ikke nødvendigvis lige der, hvor der er mindst plads til den! Og hvad med dem, der ikke bruger toget fordi det er besværligt og langsomt?

En **udretning af banen fra Hasselager til Mundelstrup** vil afkorte rejsetiden mellem landsdelene med ca. **20 minutter**. En **ny banegård ved motorvejskrydset** vil være lettere tilgængelig for alle i Århus-området uden for Ringvejen og også for de fleste mellem Ringgaden og Ringvejen, hvis der kommer busruter langs indfaldsvejene. Samt for alle andre i hele regionen!



Der planlægges lige nu en ny jernbane mellem Århus og Silkeborg - og den vil krydse den jyske længdebane tæt ved motorvejskrydset. En oplagt placering for en ny banegård. Placer en pendlerplads her, og kør kvartersdrift med regionaltoget til den nuværende banegård.

Den officielle partipolitik bag byrådsflertallet er vist for øvrigt at fremme den kollektive trafik. Det er derfor på tide, at dette byrådsflertal begynder at tænke kreativt og visionært. Alle i Århusregionen, der bruger - eller gerne vil bruge - kollektiv trafik behøver ikke komme forbi Århus H eller Park Allé. "Rejse mod øst for at komme vestpå" jf. kortet... I dag bruger mange - specielt i den sydlige og den vestlige del af Århus kommune - Skanderborg station. Den er afstandsmæssigt og tidsmæssigt en bedre løsning - derfor behold den!

2. Letbane-ideologien

Letbanens anlægsomkostninger for fase 1 er ca. 3,5 milliarder kroner. For dette ufatteligt store beløb - 3.500.000.000 kr. - kan man købe ca. 1.500 busser. I en lang række vil de kofanger ved kofanger strække sig fra rådhuset i Århus og næsten til Skanderborg. Hvis man havde brugt en tiendedel af dette beløb kunne man cirka fordoble antallet af bybusser i HELE Århus kommune samt på strækningerne til Odder og Grenå. Til glæde for 10 gange så mange borgere, som nu har glæde af letbanen. Letbanen ligger jo ganske langt væk for de fleste i kommunen til, at den dækker et dagligt transportbehov.

Denne sammenhæng skal man åbenbart være byrådspolitiker i venstre side af salen for IKKE at kunne gennemskue. Det er mere end ualmindeligt dårligt købmændskab at satse så ensidigt på en allerede **forældet - og anlægsmæssigt meget dyr - teknologi**. Hvis man vil gøre noget fremtidssikret, kunne man købe el-busser i stedet. De er noget dyrere, men man kan få ca. 100 el-busser for 1 milliard.

Det er sørgeligt, at byrådsflertallets ideologi skal vinde over den sunde fornuft; men dette flertal har desværre indtil videre vist sig at være uden for pædagogisk rækkevidde. De er derimod meget gode til at bruge af såvel kommunekassen og statskassen til ideologiske prestigeprojekter... Men den sidste kasse kan du jo være med til at smække i...

Nu vil man arbejde videre med fase 2 til Brabrand. Herfra er der ca. **en halv times** sightseeing gennem de vestlige bydele inden letbanen efter 21 stop er kommet til centrum. I dag klarer buslinje 11 turen på 18-20 minutter. Det er meget, meget svært at se letbanen som et bedre alternativ. Og hvis letbanen først er kommet, så kan rute 11 nemt blive ofret i en kommende sparerunde!

Jeg har talt med mange; men endnu ikke fundet nogen, der har noget at bruge den foreslåede linjeføring til. Ligesom den langsomme letbane for pendlere vestfra vil betyde, at det er hurtigere at komme fra Silkeborg til Brabrand end fra Brabrand til Århus. Det vil ikke være et fornuftigt alternativ til pendlerne.

Det vil være en rigtig god ide at få genåbnet Brabrand Station. En gammel togplan fra 1945 viser, at toget kørte fra Brabrand til Århus H på 8 minutter. Det kunne man for 73 år siden!

Så 8 minutter i 1945; 20 minutter i dag og 30 minutter når letbanen kommer. Det skal man være temmelig blind for at kunne se som en forbedring! Nu mangler vi så bare at den skyklap-bærende del af den "røde" side i byrådet åbner øjnene - eller ikke kan finde pengene... Så få åbnet Brabrand station og få lavet en pendler-station ude ved transportcentret/motorvejskrydset - eller ved den nye banegård, jf. ovenfor. Og drop planerne om en langsom letbane til Brabrand.

Jeg håber, at du vil se med fordomsfrie øjne på mine forslag.

Med venlig hilsen

Jørgen Sørensen
Helenelyst 223
8220 Brabrand