

Bemærkninger til forslaget

Etableringen af et sporvejs- eller letbanesystem har stået højt på den trafikpolitiske dagsorden i Århusområdet i årtier. Det har været et tilbagevendende tema i debatten om den – i øvrigt stadig fraværende – samlede kollektive trafikplan for Århusområdet.

I takt med byområdets vækst er trafikbelastningen steget voldsomt, og med de nuværende trafikprognoser vil problemet forværres betragteligt i de kommende år. Det giver en lang række gener, lige fra trængselsproblemer over udledning af CO₂ og partikelforurening til forringet trafikikkerhed.

Derfor er der behov for en fremtidsorienteret investering, der gør de kollektive trafiktilbud væsentligt mere attraktive, så biltrafik kan konverteres til kollektiv trafik. Det kræver en udbygning med sporvogne eller – oftest brugt synonymt hermed – letbaner.

En opgave af national interesse

Et letbanesystem i Århus er selvfølgelig en lokal opgave, men det er det ikke alene. Trafiksituationen i landets næststørste by er af national interesse, og investeringerne i et letbanesystem er af en sådan størrelsesorden, at ingen kommune kan forventes at løfte byrden alene.

Internationalt er det også stort set reglen, at staten deltager i finansieringen af trafikprojekter af denne størrelse. Derfor er det naturligt, at staten deltager i finansieringen af et letbanesystem i Århus, ligesom staten selvfølgelig har skullet engagere sig i byggeriet af den københavnske metro, om end investeringerne her har været i en helt anden størrelsesorden.

Eksisterende planer

Århus Kommune har arbejdet uhyre seriøst med planerne om at indføre sporveje i Århus. En arbejdsgruppe bestående af Århus Kommune, Trafikministeriet, Århus Sporveje, Århus Amt, Banestyrelsen og COWIcon-sult udarbejdede i 2000 en grundig rapport, »Sporvogne i Århus?«, der beskrev mulige sporvejsystemer og anbefalede en løsning med tre linjer (alle via Nørre Allé/Park Allé):

– Torsøvej-City Vest via Randersvej og Viborgvej

- Ikea-Gunnar Clausens Vej via Randersvej og Skanderborgvej
- City Vest-Gunnar Clausens Vej via Skanderborgvej og Viborgvej

Siden har Århus Kommune i samarbejde med Århus Amt udarbejdet endnu en plan – »Vision om letbaner i Århus-området« fra 2005 – for et letbaneprojekt med henblik på at betjene det udvidede Skejby Sygehus og det kommende byudviklingsområde i Lisbjerg. Selv om dette væsentligt mindre projekt ikke tilbyder nær den samme dækning af byområdets trafik som f.eks. planerne fra 2000 og derfor heller ikke vil have nær den samme trafikale betydning, vil disse planer ikke desto mindre være en vigtig styrkelse af den kollektive trafik i Århusområdet, og de kan betragtes som en første fase i etableringen af et egentligt nærbanesystem. Begge rapporter findes på Århus Kommunes hjemmeside, www.aarhuskommune.dk.

Hvis planer som disse bliver til virkelighed, vil Århus være den første danske by, der kobler sig på den internationale trend at genintroducere sporvejene som en hurtig, sikker og miljøvenlig transportform.

Århus er ikke det eneste sted i landet, hvor det vil være hensigtsmæssigt at indføre et letbanesystem. Særlig har der været en række konkrete forslag til etablering af letbaner i hovedstadsområdet, som vil kunne styrke den kollektive trafik væsentligt. Det er forslagsstillernes håb, at etableringen af en århusiansk letbane og erfaringerne herfra vil kunne bane vejen for yderligere udbygning af denne trafikform.

SF's foretrukne model

SF stiller sig ikke tilfreds med en discountmodel for letbaner, hvor der blot køres med sporvognsmateriel på eksisterende jernbaner. Århus har brug for mere kollektiv trafik på skinner – ikke bare at flytte rundt på den eksisterende. Derfor ønsker SF en stærkere udbygning med letbaner end i den minimale model, som Århus Kommune har fremlagt sammen med Århus Amt.

Det er også afgørende for SF, at letbanesystemet kædes hensigtsmæssigt sammen med det øvrige bane-