

Letbanens forløb i midtbyen

- Lav Aarhus H til et centralt omstigningspunkt for lokaltrafik – særligt letbane og flyt fjerntogene ud til Hasselager.
- Måske får vi inden længe så mange selvkørende biler – som optager mindre plads på vejen og ikke skal parkere, at vi ikke få brug for letbanen til at afvikle trængselsproblemerne.
- Individuelle rejser er fremtiden; vi vil selv bestemme hvordan vi kommer rundt og hvornår. Så nogle dage vil vi bedst kunne komme frem med en kombination af cykel-letbane-cykel, andre dage med bil-letbane. Der skal være (bedre) mulighed for at tage en god delecykel eller delebil, så skift mellem transportformer bliver nemt og attraktivt.
- For at lette muligheden for selv at lave kombinationsrejser, skal der være flere velplacerede, trygge Parker og Rejs-anlæg.
- Lav traceet ensporet *ind* ad Vester Allé og Thorvaldsensgade og kør letbanen ensporet via busgade/Nørregade *ud* af byen.
- Drop linjeføring via Vester Allé og Thorvaldsensgade: Letbanen skal køre i bustraceet HH Seedorffs Stræde/ Busgaden/ Emil Vetts Passage/Frue Kirkeplads/ Klosterport/ Nørre Allé – det er her, de fleste mennesker skal til og fra, og det vil genere biltrafikken mindst muligt.
- Der bør være plads til flere cykler i letbanen.
- Der blev tegnet alternative linjeføringer til føring via Vester Allé og Thorvaldsensgade via;
 - Carl Blochs gade - Skovgårdsgade - Sonnesgade eller
 - Carl Blochs gade – Skovgårdsgade – tunnel ind i bakken bag Musikhuset og under Rådhusparken
- Man bør tænke i cityringe ikke kun indfaldsveje – Fase 3?
- Har man overvejet at bruge banegraven som tracé (langs Godsbanen) i stedet for den langsommelige og meget specielle byrum og områder
- Husk tværgaderne i beregning af passagergrundlag
- Husk oplandet. Det skal være relativt hurtigt – derfor bør man også vurdere nøje hvor mange standsningssteder man ønsker. Hvad er tiden fra Brabrand til Aarhus H.?
- Kombinationen – bil/tog. Opfordring og faciliteter til at parkere bilen og tage toget ind. Lystrup/Hasle Torv.
- De skitserede alternative ruters rejsetider er relevant og bør belyses i debatten.
- Er der tænkt lyntog? Nogle tog som ikke standser ved alle stop?
- Hvad er bykernen for en størrelse – og hvor går den nuværende grænse for Midtbyen og fremtidens grænse?

- Der foreslås et alternativt letbaneforløb bag om rådhuset – parken er fredet, men det bør undersøges. Men også en alternativ rute bag Godsbanen.
- Nørreportkrydset kan blive et trafikalt kaospunkt for biler, hvis alle letbanetog får prioritet.
- Niveaufrikrydsning ved Ringgaden bør undersøges. Når toget krydser Randersvej og nogle af de andre krydsninger. Grenåbanen ude af niveau som eksempel. Kan noget af det graves delvist ned?
- Bomtider og forskudte niveauniveauer bør diskuteres. Biltrafikken kan komme til at lide på bekostning af letbanen
- Kunne man forestille sig en løsning, hvor man udnytter de små gader til et letbanespor – så man kører den ene retning i en gade og en den anden retning i en anden gade?
- Hvad betyder de ekstra sløjfer for rejsetiden? Tiden er vigtig!
- Nørre Allé bør bringes i spil. Det er et slidt sted, som trænger til et løft. Gågademiljøet serviceres ikke så godt ved Vester Allé – plus man kunne lave en stiklinje til etape 1/Nørregade. Man vil på den måde opnå en indre ringforbindelse.
- Man bør i disse terrortider tænke, at et enkelt stop og et nedbrud på en enkelt station lamme hele letbanenettet.
- Frederiks allé/Banegårdsgade bør tænkes ind pga. det meget svære sted omkring Park Allé/Rådhuset
- Husk at tænk turismestrømmene ind – fx krydstoggæster osv. Togsæt målrettet det segment, som kommer når det passer til skibenes rytme og kører.
- Alternativ linjeføring: Mulighed for drøftelse af linjeføring over Sønder Allé til Rådhuset (fremfor Ny Banegårdsgade) drøftes. Følgende ting diskuteres:
 - Fordele er at Banegårdspladsen ikke bliver yderligere presset
 - Ulempen er, at der ikke sikres gode omstigningsmuligheder. Tog + Bus sammenhængen er meget vigtig.
- Alternativ linjeføring: fra Banegraven over/tæt på Ceresgrunden + byudvikling ved Søren Frichs Vej:
 - Svært at vurdere om det er muligt på det medbragte kortgrundlag, men vigtigt at huske, at letbanen skal støtte om byudviklingen.
 - Vigtigt af undersøge rejsebehovet, hvor skal folk til og fra (nu og i fremtiden). Letbanen skal understøtte behovet.
- Alternativ linjeføring: Midtbyforbindelse/ringforbindelser
 - Vigtigt at have alternative veje rundt i midtbyen
 - Også en driftsmæssig fordel
- Alternativ linjeføring: Letbane via Åboulevarden og Busgaden i stedet for Vestre Allé og delt tracé.

- Alternativ linjeføring: Midtbyforbindelse/ringforbindelser vil være vigtig for alle
- Alternativ linjeføring: Afgrening til værkstedet videreføres til Søren Frichs Vej og det nye byudviklingsområde
- Flytning af Aarhus H vil løse problemer med trængsel på Banegårdspladsen
- Parker og Rejs faciliteter er vigtige
- Vigtigt med forbindelse til Amtssygehuset og Ceresgrunden.
- Der er ikke plads til dobbeltspor alle steder. Vi skal acceptere delt spor af hensyn til at passe på byens gaderum
- Kan man arbejde mere med intelligent styring af p-arealer for at undgå for meget "p-søgning"