

Letbaner og byudvikling Aarhus vokser langs med letbanen

Af: Mikael Hansen

”En letbane strukturerer byudviklingen” – det var en del af grundlaget for bygningen af Aarhus Letbane. Hvordan er det gået med byudviklingen i Aarhus siden letbanen åbnede for knap to år siden?

Aarhus Letbane er først og fremmest et trafikalt projekt – såkaldt højklasset kollektiv trafik med høj frekvens, kort rejsetid, høj komfort og god tilgængelighed. Men Aarhus Letbane har også meget stor betydning for den måde byen Aarhus udvikler sig på.

Skejby i det nordlige Aarhus har længe været et vigtigt erhvervs- og serviceområde, som i de seneste år har nydt godt af væsentlige forbedringer i infrastrukturen. Den nye Djurslandsmotorvej kom først, og så kom selvfølgelig Aarhus Letbane. Den nye infrastruktur har yderligere accelereret byudviklingen i området.

Forbedringerne i infrastrukturen i Skejbyområdet er tæt forbundet med en anden meget stor offentlig investering: Supersygehuset i Skejby, som gør sygehuset til den suverænt største arbejdsplads i Aarhus og som også har lette adgangen for patienter og besøgende. Der har længe været gang i erhvervsudviklingen i Skejby, og udviklingen fortsætter i øget tempo. Der er adskillige uddannelsesinstitutioner i Skejby og flere og er på vej

Vejudbygningen og letbane kom ret sent i udviklingen i Skejby – der var et efterslæb at indhente i et område, der har være udviklingsmotor i Aarhus i flere årtier.

Lisbjerg

Omvendt er det Aarhus Letbane, der er den store motor i udviklingen i Lisbjerg lige nord for Skejby. Ligesom Skejby er Lisbjerg oprindeligt en traditionel landsby med kirke, skole og købmand. I Lisbjerg er der en markant byudvikling i gang syd for landsbyen.

Det er lige præcis der, Aarhus Letbane kører og har hele tre stationer, herunder den ene endestation ved Lisbjerg Skole ved banens eneste afgrening. Der er fuld gang i udbygningen af Lisbjerg til en ny bydel, som om få år forventes af have mere end 20.000 indbyggere. Foruden boligbyggeri er der gang i erhvervsbyggeri og udbygning af servicefunktioner – skolen, børneinstitutioner m.v.

Udbygningen af Lisbjerg var i fuld gang lang tid før letbanen åbnede for passagertrafik. Og alt er planlagt til, at letbanen vil være det oplagte transportvalg for beboerne i Lisbjerg. Det samme gælder for dem, som nu og fremtiden kommer til at arbejde i Lisbjerg. Aarhus Kommune er aktiv drivkraft i udviklingen af Lisbjerg-området. Lisbjerg er for tiden kommunens første prioritet i byudviklingen.

Nye

På letbanestrækningen mellem Lisbjerg og Lystrup på den nybyggede letbanestrækning ligger stationen ”Nye”- indtil for ganske nylig et stop på den bare mark. Her skal der også ligge en ny bydel. Her er det private investorer, der har udspillet i tæt samarbejde med Aarhus Kommune. Kommunen rolle er blandt andet at udarbejde lokalplaner, som understøtter udviklingen af den nye bydel, samt etablere infrastruktur over og under jorden. Byen ”Nye” bliver også et blandet område med boliger, erhverv og servicefunktioner.

”Nye” er en fuldt designet by med stor vægt på bæredygtighed og æstetik. Netop nu er nogle af de karakteristiske runde bebyggelser under opførelse i Nye. Byens første daginstitution er under opførelse, og inden længe bliver ”Nye Station” til et travlt på- og afstigningssted på Aarhus Letbane. Måske ender Nye med få en shuttlebus til og fra stationen. Det er Tækker Group, der er bygherre og udvikler i området.

Midtbyen

Efter flere års trafikkaos i Aarhus Midtby i forbindelse med anlægsarbejdet åbnede Aarhus Letbane for passagertrafik på strækningen Aarhus H til Skejby i december 2017 med tre måneders forsinkelse og tre måneders mudderkastning mellem Trafikstyrelsen og letbaneselskabet og dets ejere.

Netop letbanens centrale strækning har hele tiden været den mest omdiskuterede. Var det nu rimeligt at tage en hel vognbane i hver side af en vigtig indfaldsvej fra biltrafikken og give den til letbanen. Var det sporvognene om igen eller var der alligevel en ny mening i galskaben?

Efter lidt over to års drift på den centrale strækning er gemytterne faldet til ro. ”Den nye mening med galskaben” bliver mere og mere tydelig dag for dag. Aarhus har fået sit højklassede kollektive trafiksystem, som viser sig at være attraktivt for en bredere gruppe af passagerer- bredere end passagergruppen i de tidligere by- og regionalbusser. Det var et vigtigt argument for at bygge letbanen. Det er blandt andet gruppen af velklædte forretningsfolk, der i stigende grad bruger letbanen.

Aarhus Kommune arbejder hårdt på at begrænse væksten i biltrafikken i midtbyen, og her er letbanen en vigtig faktor. Letbanen er et reelt alternativ til bilen i midtbyen. Aarhus Kommune har selv lagt et stort lod i byudviklingen på den centrale letbanestrækning i form af kulturhuset Dokk1, og flere store byggerier er i gang i det samme område, lige der hvor letbanen rammer havneområdet og har sit første stop mod nord.

Der er stadig plads til mange flere passagerer i Letbanens tog. I denne artikel har vi antydnet, hvor mange af dem skal komme fra.

Læs også:

[Hovedstadens Letbane fremmer byudvikling i Ring3-korridoren](#)

[Letbanen styrker mobiliteten på Djursland](#)

[I Aalborg kom byudviklingen først](#)

[Visionsplan satses på højklasset kollektiv trafik i Østjylland](#)

[Udviklingsprojekterne ligger tæt langs letbanestrækningen i Odense](#)

[Letbanen har sat turbo på udviklingen i Odder](#)