

Hvorfor går det så trægt med at få åbnet letbanestrækningerne?

Den første letbanestrækning fra Aarhus H til Skejby Sygehus er i gang. De øvrige strækninger i etape 1 er stadig ikke i gang. Lav en ny Aarhus Vest-banegård. Den vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.



Letbanestrækningerne i Aarhus har svære fødsler. Den første strækning fra Aarhus H til Skejby Sygehus manglede godkendelse, inden den endelig kom i gang. Arkivfoto: Finn Frandsen/Polfoto

[LETBANE I AARHUS AARHUS LETBANE](#)

JØRGEN CHRISTENSEN

Solbjerg

Letbanestrækningerne i Aarhus har svære fødsler. Den første strækning fra Aarhus H til Skejby Sygehus manglede godkendelse, inden den endelig kom i gang.

De øvrige strækninger i etape 1 er stadig ikke i gang. Det gælder strækningen fra Grenå til Aarhus, strækningen fra Odder til Aarhus og strækningen fra Skejby Sygehus til Lisbjerg.

Det, der undrer mig, er, at ingen taler om strækningen fra Skejby Sygehus til Lisbjerg, og alle taler om, at det er strækningen fra Odder til Aarhus, der åbner først. "Odderbanen" forventes nu at køre med vogne på skinnerne i slutningen af sommerferien 2018, som den gjorde dagligt for to år siden.

Strækningen fra Skejby Sygehus til Lisbjerg er ikke i gang. Kan det skyldes, at letbanen har svært ved at komme op ad Lisbjergbakken især i frostvejr?

Hvorfor er man begyndt at eftermontere nye strømkabler mellem skinnerne, når strækningen skulle være færdig?

Hvorfor kan man ikke åbne letbanen mellem Grenå og Aarhus på samme tid som Odderbanen?

Er det, fordi der også skal køre godstog til Grenå, og de er bredere end letbanens vogne?

Er det, fordi der skal laves en anordning på samtlige perroner på strækningen, så der ikke bliver luft imellem perronen og letbanens vogne, så passagererne ikke snubler eller skal hoppe over på perronen?

Er det i virkeligheden de problemer, som er årsagen til forsinkelserne af åbningen af resten af strækningerne på etape 1, og ikke som udmeldt en godkendelse fra Trafikstyrelsen?

Hvad er formålet med letbanen?

Er det at erstatte de nuværende busser?

Er det at få privatbilisterne til at bruge letbanen?

Eller er det udelukkende passagertransport?

Der skal på et senere tidspunkt findes penge til driften. Skal det igen gå ud over den øvrige offentlige transport eller velfærden eller begge dele?

Budgettet siger et underskud på letbanen i 2017 på 700 mio. kr., og tager man de store af- og nedskrivninger, der er trukket fra i 2017, er der et underskud på 67,9 mio. kr.

Ifølge letbaneselskabets senest offentliggjorte årsregnskab tjente medarbejderne ved letbanen i 2017 i gennemsnit 795.000 kr., mens de i 2016 gennemsnitligt tjente 931.000 kr.

For at få driftsøkonomien til at løbe rundt på hele etape 1 har Aarhus Kommune tænkt sig i fremtiden at skære i busdriften, i alt med 80.000 bustimer om året. 65.000 timer kommer fra Aarhus Sporveje – undskyld, "de gule busser" – og 15.000 timer kommer fra "de blå busser" – regionalruterne.

Det er ikke nok at nedlægge buslinjerne omkring letbanerne, men også andre buslinjer beskæres.

Busserne og velfærden betaler for driften af letbanen i Aarhus Kommune.

Aarhus Byråd har bevilget en ”underskudsgaranti” til letbanen på 1,95 mia. kr., og Region Midt har ydet en tilsvarende garanti også på 1,95 mia. kr. 1 etape af letbanen kommer til at koste 3,5 mia. kr.

Nu sætter Aarhus Byråd VVM-undersøgelserne i gang af etape 2 af letbanen på trods af manglende fakta og erfaringer fra anlæg og drift af letbanens første etape.

Det er nok, fordi Aarhus Byråd og letbanen fik en saltvandsindsprøjtning fra forligspartierne bag Togfonden på Christiansborg på 40 mio. kr. til at undersøge letbanens 2. etape. Det skete i forbindelse med, at togfondprojektet blev delt i to.

Hvis byrådet selv skulle finde pengene til VVM-undersøgelserne af letbanens etape 2 på sit eget budget, skulle der findes et beløb i størrelsesordenen ca. 16-18 mio. kr. Så var det nok ikke blevet til noget med VVM-undersøgelserne af letbanens 2. etape.

Der skal på et senere tidspunkt findes penge til driften. Skal det igen gå ud over den øvrige offentlige transport eller velfærden eller begge dele?

Der er ingen tvivl om, at vi skal have offentlig transport. Om det så skal være letbane, BRT-, diesel- eller el-busser. I alle tilfælde er der et ønske om fra flere sider i byrådet, at BRT-busser bliver undersøgt i VVM-undersøgelserne af letbanens etape 2, som alternativ til letbanen.

Hovedløsningen var en letbane forbi Hovedbanegården, Rådhuset, Aros og Den Gamle By ud ad Viborgvej til Bispehaven og Gellerup ned til de nuværende jernbanespor. En alternativ linjeføring ad Tage Hansensgade undersøges også.

Der er lige det, at forsyningsnettet med bl.a. fjernvarme skal omlægges for 600 mio. kr. på hovedstrækningen, derforuden kommer letbanens anlægsudgifter. Otte fællesråd på strækningen har protesteret mod denne linjeføring.

En linjeføring via Banegraven og Søren Frichs Vej undersøges ikke. Det undersøges heller ikke, om man kan lave de gamle spor om til letbanespor ud til Brabrand og videre ud til ”Firkløveret”.

Hvis man lavede letbane ad de gamle spor, var man ellers fri for at skulle lave samtlige broer på strækningen ud til Brabrand om. Især er der meget store problemer med broen ved Silkeborgvej, hvor der skal laves ny bro, eller sporene skal graves ned.

Det samme gør sig gældende ved Aarhus H. Her er man fri for at grave sporene ned under Bruuns Bro, Arkaden og Vandrehallen, hvis man laver den om til letbanegård. Etape 1 af letbanen har klart bevist, at køreledningerne til letbanen sagtens kan være under disse bygninger.

Der arbejdes politisk fra rød blok i Aarhus Byråd på at få den gamle Brabrand Station genåbnet, så regionaltogene kan stoppe her. Så tager det kun 6 minutter ind til Aarhus H med regionaltoget. Hvorimod det tager en halv time, hvis man benytter letbanen via Gellerup og Viborgvej.

Hvordan er det nu med at få genåbnet de gamle stationer på den Østjyske Jernbane?

Hvordan går det lige med at få genåbnet Stilling Station?

Hvad er der af passagerunderlag ved den gamle station i Brabrand? Pendlerne vil i alle tilfælde ikke benytte denne station og heller ikke folk i Gellerup.

Hvordan er det med frekvensen for regionaltogene på denne strækning? I dag – et regionaltog en gang hver halve time, og den frekvens bliver på ingen måde sat op, for det vil genere den øvrige togtrafik til Aalborg.

Borgmester håber på letbanen i år: »Jeg vil ikke bruge formuleringen "tror"«

Lav de gamle spor ud til Brabrand om til letbanen, og lav en stikbane op til Brabrand og Bispehaven fra de gamle spor. Lav så en ny jernbane til højhastigheds- og fjerntogene langs trafikkorridoren E45 på 12 km, det er 15 km kortere end at køre ind omkring Aarhus H. Det sparer i rejsetid 16 minutter i forhold til i dag.

Lav en ny Aarhus Vest-banegård til højhastigheds- og fjerntog. Her vil der være mulighed for at langtidsparkere for pendlere og folk, der skal til København. Det vil tage ca. otte minutter med letbanen ind til Aarhus H fra Aarhus V ad de gamle spor.

Med en hyppig frekvens på letbanens togafgange vil mange aarhusianere, østjyder og pendlere benytte denne banegård.

Den vil i den grad aflaste Aarhus H trafikalt. Aarhus V vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Var ikke med i avisen: Synes du også at jernbanen skal ud til E45, så skriv under på www.skrivunder.net/sporjyllanddk

<https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE10658617/hvorfor-gaar-det-saa-traegt-med-at-faa-aabnet-letbanestraekningerne/>