

# Letbanen har et tungt budget

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



For at få driften af letbanen til at løbe rundt har Aarhus Kommune tænkt sig at skære i busdriften, i alt med 80.000 bustimer om året. Illustration Aarhus Letbane

**LETBANE I AARHUS AARHUS KOMMUNE REGION MIDTJYLLAND KRISTIAN PIHL LORENTZEN**

**JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK, TISETVEJ 24, SOLBJERG**

Nu er man begyndt at lægge sporene til den første del af letbanen i Aarhus til Lisbjerg. Anden del af letbanen er også i fuld gang med lukningen af Odder-Grenaa-banen og indsættelse af busser i stedet for toget i et år.

Der skal nu bruges millioner på at flytte de kommende letbanespor for Odder-Grenaa-banen fra spor 7 til spor 0-1 og op over de øvrige spor ind til Aarhus H.

Dette er nu sket på det første stykke jernbane, og rampen kan ses fra Ringgadebroen, og det, der mangler, er en rampe over sporene, der går sydpå længere ude på jernbaneterrænet. Her skal der laves en rampebro i stedet for to gamle broer, som skal renoveres i forbindelse med, at køreledningerne til højhastighedstogene skal ind til Aarhus

H. Letbanens køreledninger er ikke så høje som fjerntogenes ved de øvrige spor ind til Aarhus H. Køreledningerne for fjerntogene er ca. syv m høje.

Allerede på første del af letbanen var der problemer med finansieringen. Letbanen måtte have en saltvandsindsprøjtning på 63 mio. kr. til at færdiggøre første del fra den daværende regering.

## **Håndfæstning**

I den forbindelse måtte kommunen underskrive en håndfæstning med staten om, at den finansierede resten af letbaneprojektet selv.

Uddrag af ”Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027”: »Der forventes fra 2016 at køre letbanetog Odder-Aarhus-Grenaa. Banen Aarhus-Grenaa udgår herefter af den statslige togbetjening og dermed af Trafikplanen. På Aarhus H forventes letbanetogene at benytte en ny perron i nordsiden af banegraven.«

Letbaneprojekterne er nu i konstant penge nød og har henvendt sig til den nuværende regering om penge, og under overskriften i MX 31/10 2016: ”V og LA: Ingen penge til letbane”, udtaler trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen (V): »Efterfølgende etaper er et lokalt ansvar, som der ikke ydes statstilskud til.«

Aarhus Kommune har også brug for penge til letbanen. Den har overført sparepengene, som skulle have været brugt på Marselistunnelen til letbanen.

## **Ekstra lånegaranti**

Den har haft en ekstra lånegaranti på 500 mio. kr. til letbanen oppe på et byrådsmøde 26/10 2016. Indstillingen er nu sendt tilbage til teknisk udvalg for yderligere behandling.

I indstillingen hedder det: »Borgmesterens Afdeling bemyndiges til for Aarhus Kommune at stille en 50 pct.-garanti for driftsrelaterede anlægslån på op til 1,95 mia. kr., forudsat at Region Midtjylland stiller med en tilsvarende garanti.«

Hvad dækker det fine ord »driftsrelaterede anlægslån«?

Dækker det driften i fremtiden?

Eller dækker det anlægsomkostninger af letbanens andet og tredje afsnit?

Det anslås i kommunens budget at koste 45 mio. kr. om året til driften af letbanen.

Projekter i denne størrelse har det med ikke at holde sig inden for det budgetterede, og for det meste overskrides budgettet, så jeg vil kalde det en "underskudsgaranti".

Det forventes også, at Region Midt stiller et tilsvarende beløb på 1,95 mia. kr. til rådighed for letbanen. Et godt "salgstrick" i detailhandelen 1,95 – ikke 2 mia. Sammenlagt lige knap 4 mia. i "underskudsgaranti".

For at få driften til at løbe rundt har Aarhus Kommune tænkt sig at skære i busdriften i fremtiden, 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 nærbanerne, men også andre buslinjer beskæres. Busserne og velfærden betaler for driften af letbanen i Aarhus Kommune.

Det er i orden, at aarhusianerne skal være med til at betale for infrastruktur i eget område.

## **Alternativ banegård**

Odder og Djurslands kommuner får vel også en bedre infrastruktur. Hvad får resten af Region Midtjylland ud af det? Stort set intet. De kan kun stige på de kommende højhastighedstog enten fra Aarhus eller Odense og slet ikke komme med letbanen. Forvilder de sig til at køre selv ind til Aarhus H, vil de ikke kunne komme af med bilen.

Hvis man laver en alternativ banegård ved Firkløveret og forlænger den planlagte letbane herud, eller laver en S-togslinje på de gamle spor, vil resten af Region Midtjylland også få glæde af deres investering. De vil kunne køre strækningen fra Herning og til Firkløveret på 48 minutter, og de vil kunne langtidsparkere. De vil kunne komme med højhastighedstogene og kunne benytte letbanen ind til Aarhus.

Synes du også at jernbanen skal ud til E45, så skriv under på:  
[skrivunder.net/sporjyllanddk](http://skrivunder.net/sporjyllanddk).