



# SÅDAN KOM DANMARKS FØRSTE LETBANE PÅ SKINNER

Aarhus Letbanes første etape på i alt 110 kilometer har været i fuld drift siden 30. april 2019. Dennis Kaab Erichsen, afdelingsleder i Vejanlæg og Bydesign Aarhus Kommune, har arbejdet med letbaneprojektet fra første færd, og kan fortælle om et projekt, hvor man næsten bogstaveligt talt har lagt skinnerne, mens toget kører.

Tilbage i 2005 enedes det daværende Århus Amt og Aarhus Kommune om at sætte et udredningsarbejde i gang med henblik på at etablere en letbane i Aarhus. Resultatet blev samlet i notatet "Vision om letbaner i Aarhusområdet," som primært beskriver den første etape fra Aarhus Midtby via Skejby Sygehus og videre i eget tracé frem til en kobling med Grenaa-banen ved Lystrup.

I 2009 vedtog Aarhus Byråd det første tillæg til den nye kommuneplan, Kommuneplantillæg nr. 1 med dertilhørende VVM-

redegørelse og miljørapport for første etape af en letbane i Aarhus-området. Med kommuneplantillægget blev der givet grønt lys til at etablere letbanedrift på de eksisterende baner Grenaa-banen og Odderbanen samt på en ny letbanestrækning fra centrum af Aarhus, via Skejby Sygehus og til Lystrup Station 10 kilometer fra byen.

Men inden da var projektet allerede under forberedelse, fortæller Dennis Kaab Erichsen, der har arbejdet med Aarhus Letbane i snart 10 år, først som projekt-

leder hos COWI og i dag som afdelingsleder i Vejanlæg og Bydesign i Aarhus Kommune.

"Projektet begyndte i 2008, og det kunne man gøre, fordi der var vedtaget nogle busprioriteringsprojekter, der gav busserne deres eget tracé. Det tracé ville man sidenhen kunne indtage til kørebane og så give letbanen den midterste del af vejen i stedet for, hvis projektet blev godkendt. Vi forberedte således allerede dengang til, at der ville komme en letbane, og det var et sats i Aarhus Kommune at sætte alle sejl ind på det. Da anlægsloven endelig blev vedtaget i 2012, gik det stærkt med at få etableret et letbanesekretariat, så man kunne få gjort de forberedende arbejder," fortæller Dennis Kaab Erichsen.

## LEDNINGSOMLÆGNINGER PÅ GOODWILL

Projektet startede med ledningsomlægninger på de etaper, hvor letbanen skulle forløbe, og netop ledningsomlægninger er en af de helt store udfordringer i et projekt af den skala.

"Det er en kæmpe økonomi for ledningsejerne at flytte deres ledninger til nye traceringer, og i starten havde vi ikke engang et lovgrundlag til at bede dem om at gøre det, så det var lidt på goodwill og forventninger om, at anlægsloven skulle blive vedtaget."

Aarhus Kommune valgte fra begyndelsen at investere i det store koordineringsarbejde, der skal til for at få alle ledningsejere med. Her viste det sig hurtigt, at dialogen med ejerne skulle tages på topledelsesniveau for at sikre effektiv fremdrift.

"Hvis der fx er 25 ejere, der ligger i det samme spor og skal flytte ledningerne fire meter til den ene side, hvorefter en af dem melder fra, hvad gør man så? Så kan man sige: *Bliv du bare liggende, den dag vi alle sammen flytter. Men på et tidspunkt en eller anden dag, så kommer du også til at flytte, for så kommer der en lov, og så hænger hele molevitten på dig.* Vi forsøgte på den måde at synliggøre, hvad det ville betyde for ledningsejerne, hvis de ikke gik med i første omgang, også selv om der ikke var en lovgivning på det tidspunkt. Det krævede, at man fra Aarhus Kommunes side valgte at investere i koordineringsarbejdet, for der skulle være nogen til at samle trådene, og den udgift kommer kun til at blive større, som tiden går. Man skal gøre sig klart, inden man starter op, at der ikke kan sidde en halv medarbejder og styre så store projekter, og vi er blevet klogere på, hvor komplekst et arbejde, det egentlig er, når man ikke har den reelle lovgivning eller det reelle grundlag for at bede andre om også at investere i deres for at kunne komme videre."

Særligt kabelflytningerne forbi Skejby Sygehus var en stor udfordring, fordi et hospital med over 80.000 operationer om året og kompliceret hospitalsudstyr ikke bare lige kan slukke for strømmen.

"Der har været mange forhandlinger om, hvordan det kunne lade sig gøre, og hvor meget vi kunne gå på kompromis. Ledningsejeren har mindst muligt gene ved at skulle omlægge den, brugeren - det vil sige hospitalet - har mindst muligt gene i forbindelse med omlægningen, og letbanen på sigt har mindst mulig gene i driftsfasen," forklarer

Dennis Kaab Erichsen. "Forskellen på en vejbane og en letbane er, at man ikke laver noget om bagefter med en letbane. I vejbanen er det ikke det store problem, hvis fjernvarmeselskabet får brug for et nyt spor. Så lukker man bare vejen, graver igennem, åbner den igen og leder trafikken en anden vej. Det kan man ikke med letbanen. Du lægger ikke lige trafikken om, og du krydser ikke lige sporene."

## AFSÆT I BANELOVEN

Fordi man ikke havde en letbanelovgivning, da projektet startede, valgte kommunen at tage udgangspunkt i baneloven, og det har ikke gjort det mere simpelt, nærmest tværtimod, fortæller Dennis Kaab Erichsen:

"Letbanen er en sporvogn, men vi har bygget sporene efter et godstog, så konstruktionen i sig selv blev mere omstændelig, end hvis man havde haft muligheden for at finjustere den endelige lovgivning. Aarhus Kommune hentede inspiration i bl.a. Tyskland, Schweiz og Italien for at se, hvordan de havde gjort, men på det område er lovgivning en svær ting, når man skal vedtage noget i et andet land. Hvad skal man gå efter? Hvad tør vi her? Der gik man måske lidt med livrem og seler i starten - også fordi Aarhus var den første by, der skulle implementere en letbane i Danmark. Vi har bogstaveligt talt lagt skinnerne, imens toget kører."

I etape 1 var Aarhus Kommune ansvarlige i den første del af ledningsomlægningen, og herefter overtog Letbaneselskabet ansvaret for etableringen af skinner, perroner, mm.

## ETAPE 2

Otte østjyske kommuner samarbejder nu om at udvikle og udbygge letbanen i Aarhusområdet (Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs) samt Region Midtjylland og trafikkselskabet Midttrafik. Sidst i februar 2020 vedtog Aarhus Byråd, hvilke forhold og linjeføringer der skal fokus på i den kommende undersøgelse af Letbanens etape 2.

Peter Skadborg Bro er programleder i en nyoprettet gruppe i Aarhus Kommune, der skal planlægge etape 2, og han er ikke i tvivl om, at letbanen er en god investering for byen:

"Når du måler på de driftsparametre og serviceparametre, der er for passagererne, så er letbanen et fantastisk godt transporttilbud. 99 % af alle togene kører til tiden, og det er en drift, man slet ikke kan opnå med almindelige bybusser. Det, at letbanen har sin egen dedikerede infrastruktur,

betyder, at man kan levere et helt andet serviceniveau til slutbrugerne, end man kan med traditionelle løsninger på gummihjul. Og så er letbanen med til at drive udviklingen, fordi den giver en form for sikkerhed med hensyn til infrastrukturen for dem, der investerer i de nye områder." ■



Dennis Kaab Erichsen  
Afdelingsleder i  
Vejanlæg og Bydesign  
Aarhus Kommune

## 3 GODE RÅD, NÅR KOMMUNEN SKAL I GANG MED PROJEKT LETBANE

1. Sørg for at samarbejde bredt, både internt i egen organisation og med eksterne samarbejdspartnere.
2. Organiser teamet rigtigt helt fra starten med den rette faglighed og de rette kompetencer. Det kan ikke betale sig at spare på medarbejdere, når man har et projekt i milliardklassen.
3. Vær dygtig til at kommunikere til det politiske system, hvad opgaven betyder for byen, for borgerne og for økonomien.



Anne Sophie K. Vilsbøll  
Partner, advokat  
akv@horten.dk



Henriette Soja  
Partner, advokat  
hso@horten.dk



Tue Trier Bing  
Advokat  
ttb@horten.dk