

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 4. maj 2016
J. nr. 2016 - 2182

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 28. april 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jonas Dahl (SF).

Spørgsmål nr. 436:

Banedanmark og Aarhus Letbane har den 10. marts 2016 indgået en samarbejdsaftale, der sikrer, at Banedanmark gennemfører en hastighedsopgradering til 100 km/t. på Grenaabanen mellem Ryomgaard og Grenaa og etablerer krydsningsspor i Trustrup til halvtimedrift, inden letbanen åbner 12. oktober 2017.

Men det fremgår af Aarhus Letbanes brev af 23. marts 2016 til parterne, at Banedanmark alligevel ikke vil være klar med at have sikret overkørslerne på strækningen til tiden. Letbanetogene må derfor ikke udnytte opgraderingen til at sætte farten op fra 70 km/t. til 100 km/t. før sent i 2018. Ministeren bedes på den baggrund svare på følgende:

- Kan ministeren bekræfte, at det forholder sig som beskrevet?
- Kan ministeren oplyse, hvorfor sagsbehandlingen med at sikre overkørsler ikke bliver færdig til tiden?
- Er ministeren opmærksom på, at forsinkelsen fra september 2017 til udgangen af 2018 kommer i forlængelse af, at Grenaabanen lukker og afløses af bus og teletaxa fra august 2016 på grund af ombygning, og at der altså er tale om 2½ år før den vedtagne letbanedrift kan iværksættes optimalt på strækningen Ryomgaard-Grenaa. Kan ministeren i den forbindelse oplyse, hvornår sagsbehandlingen er gået i gang, og hvorfor den ikke i dag er kommet længere. Der er tale om sikkerhedsforhold og ejerforhold langs banen der har været kendt i årevis.
- Deler ministeren den vurdering, at det giver et dårligt indtryk af den statslige service på baneområdet, at det tager så mange år at gennemføre sikring af overkørsler på en meget ukompliceret strækning, som Ryomgaard-Grenaa?



Svar:

Side 2/4

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

”Banedanmark kan bekræfte, at der er indgået en samarbejdsaftale mellem Aarhus Letbane og Banedanmark, som for Banedanmarks vedkommende indebærer, at det inden Letbanens åbning i forventet 2017 kan lykkedes at gennemføre dels en sporfornyelse på hele strækningen fra Aarhus til Grenaa, dels en hastighedsopgradering på strækningen Ryomgaard-Grenaa med henblik på at øge kørehastigheden fra 75 km/t til 100 km/t. Herunder indgår også etablering af et krydsningsspor i Trustrup. Aftalen sikrer endvidere, at Banedanmark kan tilrettelægge en økonomisk hensigtsmæssig gennemførelse af de statslige anlægsopgaver

Som det fremgik af Banedanmarks pressemeddelelse og Transport- og Bygningsministerens orientering af Folketingets Transport- og Bygningsudvalg (TRU) den 2. september 2015, har der siden sidste efterår været væsentlig usikkerhed om, hvorvidt Aarhus Letbane I/S tidsplaner kunne gøre det muligt for Banedanmark at få lov til at udføre dette arbejde inden letbanens åbning, som det ellers hidtil havde været forudsat i aftalerne omkring projektet.

Den aftale, der er bekræftet og underskrevet på direktørniveau af begge parter den 10. marts 2016, er slutproduktet af et længere koordinationsarbejde mellem Banedanmark og Aarhus Letbane I/S, hvor resultatet til begge parter store tilfredshed har mundet ud i en konkret løsning for, at alle større anlægsarbejder vil blive gennemført inden letbanens åbning.

Som angivet i orienteringen til TRU sidste efterår ville konsekvensen – hvis dette ikke havde kunnet lade sig gøre – have været, at letbanens åbning måtte udskydes i flere måneder på strækningen mellem Ryomgård og Grenaa, eller at letbanen skulle åbne for blot kort tid efter at skulle lukke igen i mindst 3 måneder, hvis Banedanmark skulle gennemføre sporfornyelse og hastighedsopgraderingen efter letbanens åbning.

Det har i processen været op til Aarhus Letbane I/S, hvilket scenarie, de har ønsket at arbejde videre med, og vi kan på passagerernes vegne kun være glade for, at det lykkedes at finde frem til en pragmatisk løsning, der trods alt ikke forlænger den i forvejen lange periode, hvor togtrafikken indstilles pga. ombygningen til letbanedrift.

Ifølge Banedanmarks oplysninger ophører den nuværende togdrift den 28. august 2016, mens Aarhus Letbane I/S forventer, at letbanen på Grenaabanen kan åbne trinvis i april 2017 for så vidt angår strækningen Aarhus-Ryomgård og i oktober 2017 for så vidt angår strækningen fra Ryomgård-Grenaa.



Det er derudover korrekt, at der først skal nedlægges en række usikrede overkørsler på Grenaabanen, som også påhviler Banedanmark, før hastighedsopgraderingen kan tages i fuldt brug, og før der kan opnås halvtimesdrift mellem Ryomgård og Grenaa. Dette arbejde er planlagt gennemført i 2017/2018.

Dette følger den udrulningsplan, der oprindeligt er lagt for den samlede overkørselspulje, som blev besluttet med Aftale om en grøn transportpolitik i januar 2009, og som har til formål at nedlægge eller sikre i al væsentlighed usikrede overkørsler på Banedanmarks net med udgangen af 2018.

I den strækningsinddelte rækkefølge blev Grenaabanen planlagt til udførelse i 2018. Dette skyldes bl.a., at der har været usikkerhed omkring, hvilken sikringsteknologi der ville blive implementeret i forbindelse med letbanen, og for at undgå bekostelige genudskiftninger af relativt nye anlæg, blev denne strækning lagt som den sidste i projektet med nedlæggelse af overkørsler.

Denne tidsplan har hele tiden været kendt af Aarhus Letbane-projektet og er indgået i forbindelse med behandling af den aktuelle samarbejdsaftale, hvilket også fremgår af Aarhus Letbanes brev af 23. marts 2016.

Der er således ikke tale om en forsinkelse, da selve nedlæggelserne hele tiden har været planlagt til 2018. Af *kommissoriet for hastighedsopgraderingen på Grenaabanen*, som blev godkendt af bedre-billigere forligskredsen (S, DF, EL, RV og SF) i november 2014 fremgår endvidere, at "Banedanmark planlægger at nedlægge de usikrede overkørsler på strækningen ved udgangen af 2018, og muligvis er det ikke tilladt at øge hastigheden før alle usikrede overkørsler er nedlagt eller ombygget til sikrede overkørsler. Det vil betyde, at den fulde hastighedsforøgelse ikke vil kunne opnås før 2018."

Banedanmark vil principielt gerne arbejde for en så hurtig gennemførelse som muligt, men nedlæggelsen af usikrede overkørsler strækker sig over minimum 2 – 3 år fra opstart af projektet frem til gennemført projekt i marken. Denne proces kan ikke forkortes, da ekspropriationsprocessen har sine formelle tidsmæssige begrænsninger, ligesom borgerne skal have tid til at komme med input til de enkelte nedlæggelser inden selve ekspropriationsprocessen sættes i gang. Endvidere skal der aftales en samlet plan for en delstrækning, da nedlæggelse af en overkørsel kan have indflydelse på de øvrige overkørsler på strækningen, hvorfor der skal indgå en helhedsvurdering i forbindelse med ekspropriationsprocessen.

Det er ikke kompleksiteten i den enkelte overkørsel, som dimensionerer tidsplanen, hvorfor der heller ikke er forskel på tidsforløbet strækninger imellem. Det er derfor heller ikke muligt at forcere processen omkring nedlæggelse af usikrede overkørsler på Grenaabanen, da forløbet i flere år har været aftalt med Kommissarius og i medfør af disse aftaler er endeligt igangsat i 2016.



Det er derfor desværre ikke muligt at nedlægge de usikrede overkørsler i den samme periode som de øvrige anlægsarbejder på Grenaabanen, selvom det naturligvis ville være at foretrække, at halvtimesdriften i myldretiden kunne gennemføres allerede ved åbningen af Aarhus Letbanen til Grenaa. Men det har som tidligere anført været en kendt præmis.

Driften på Grenaabanen vil imidlertid blive genoptaget, når Aarhus Letbane åbner strækningen til Grenaa, og trafikken på banen vil være nogenlunde som før lukningen, og arbejdet med at nedlægge eller sikre de usikrede overkørsler på strækninger vil ikke indebære nye lukninger.

Banedanmark vil i lighed med andre strækninger i al væsentlighed kunne gennemføre arbejdet i aften- og natspæringer mv., uden for letbanen normale køretid.

Opsummerende ser Banedanmark derfor altovervejende positivt på den aftale der er indgået med Aarhus Letbane I/S den 10. marts.”

Det er på baggrund af oplysningerne fra Banedanmark min opfattelse, at Banedanmark har arbejdet for at leve op til den tidsplan, som bedre-billigere forligskredsen, som står bag hastighedsopgraderingen af Grenaabanen, tidligere har godkendt.

Jeg er sådan set enig med spørgeren i, at det havde været at foretrække, at hastighedsopgraderingen kunne udnyttes til fulde helt fra letbanens åbning. Jeg hæfter mig dog først og fremmest ved, at det med samarbejdsaftalen mellem Banedanmark og Aarhus Letbane I/S i marts, tilsyneladende er lykkedes parterne – i modsætning til meldingerne i sidste efterår – at finde frem til en fælles tidsplan for en gennemførelse af projektet, som ikke forlænger anlægsperioden og samtidig ikke er fordyrende for Banedanmarks arbejde.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt