



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 1. juli 2005
J.nr. : 409-3

Trafikudvalget har i brev af 19. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 148 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 148:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 11. maj 2005 fra Rosenholm Kommune vedrørende Masterplan for infrastrukturen på Djursland, jf. alm. del – bilag 183"

Svar:

Rosenholm Kommune har med brev af 11. maj 2005 fremsendt en "Masterplan for infrastrukturen på Djursland" til Folketingets Trafikudvalg og samtidig anmodet om foretræde for udvalget.

Trafikudvalget har med brev af 19. maj 2005 bedt mig kommentere Masterplanen, som er udarbejdet af Djurslands Udviklingsråd (DUR) som udgøres af de 8 nuværende Djurslandskommuner og Århus Amt. Masterplanen beskæftiger sig med både kollektiv trafikområdet som havneområdet og vejområdet.

Ad kollektiv trafik

For så vidt angår den kollektive trafik, gøres i Masterplanen bemærkninger om baneområdet, pendlerbustrafikken samt trafikkøb.

For så vidt angår baneområdet, skal jeg bemærke, at de aktuelle planer allerede er i overensstemmelse med intentionerne i masterplanens forslag for Grenåbanen. Der er således netop gennemført en omfattende opgradering og modernisering af banestrækningen mellem Århus og Ryomgård, som betyder at tophastigheden er forhøjet til 100 km i timen. Køreplanen er forbedret med flere tog og væsentlige rejsetidsforbedringer. Endelig vil der blive indsat nye tog på banen.

Der foregår løbende sonderinger mellem staten og Århus amt om en eventuel samdrift af Odderbanen og Grenåbanen med henblik på at realisere mulige gevinster og effektiviseringer ved en eventuel samdrift.

Jeg skal afstå fra at kommentere på synspunkterne om pendlerbustrafikken, da dette alene er et lokalt ansvar.

For så vidt angår trafik køb, er jeg naturligvis enig i, at samspillet i den regionale kollektive trafik bør være så god som mulig. Målet om at sikre koordination mellem de enkelte dele af den kollektive trafik er derfor et vigtigt udgangspunkt for den netop vedtagne lov om trafik selskaber, som udstikker de overordnede rammer for den kollektive trafik i fremtiden.

Men det er også en bærende ide bag reformen, at trafik købet i sidste ende må placeres hos den part, som skal betale regningen. Trafik selskaberne får derfor ansvaret for – på kommuners og regioners vegne - at indkøbe bustrafik og togtrafikken med privatbaner indenfor selskabets område, hvorimod staten indkøber den del af togtrafikken, som den betaler for.

Ad havneområdet

For så vidt angår havneområdet, nævnes i Masterplanen Grenaa Havn. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at Grenaa Havn er organiseret som et kommunalt ejet aktieselskab.

Den største udvidelse af havnen, som er foretaget, er netop blevet indviet. Vi følger i Transport- og Energiministeriet med interesse den spændende udvikling, som havnen er inde i.

Ad vejområdet

For så vidt angår vejområdet, nævnes i Masterplanen bl.a. motorvejen Søften-Skødstrup, motortrafikvejen Sdr. Borup-Assentoft, motorvej til Århus Lufthavn, opgradering af en række øvrige vejforbindelser og etablering af en ny forbindelse over Randers Fjord.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at statens veje på Djursland, herunder Rute 15, 16 og 21, med den vejlovændring, der trådte i kraft den 1. januar 1998, overgik til Århus Amt. I forlængelse af den gældende ansvarsfordeling på vejområdet har eventuelle initiativer til nyanlæg og udbygninger i forhold til disse veje herefter påhvilet Århus Amt.

Jeg har fra Vejdirektoratet modtaget en redegørelse for amtets planer vedrørende de pågældende veje og status for eventuelle anlægsprojekter mv. Der tages i den forbindelse forbehold for, at der, som det fremgår, er tale om projekter, som Vejdirektoratet ikke selv bestyrer og derfor ikke har detailkendskab til.

For så vidt angår de to anlægsprojekter, Sdr. Borup-Assentoft og Søften-Skødstrup – også kaldet ”de to hængsler” – kan jeg på den baggrund oplyse, at tankerne om disse to vejforbindelser stammer tilbage fra en analyse af behov og muligheder for højklassede vejforbindelser på Djursland, som Vejdirektoratet – bl.a. i forlængelse af den politiske aftale om Storebælt – foretog i begyndelsen af 1990’erne.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der i det ”nordlige hængsel”, Sdr. Borup-Assentoft, indgår en omfartsvej, som leder trafikken mellem Randers og Grenaa syd om Assentoft. Denne omfartsvej blev anlagt af staten i 1995. Det skal endvidere bemærkes, at de vestligste 2 km af Søften-Skødstrup-motorvejen er sammenfaldende med den eksisterende 4-sporede Søftenvej med tilslutning til Den Jyske Motorvej, der i dag er statsvej.

Århus Amt har efter amtets overtagelse af vejforbindelserne på Djursland gennemført VVM-undersøgelser for de to ”hængsler” og reserveret arealer hertil i regionplanen.

Som følge af kommunalreformen vil de veje på Djursland, der var statsveje før 1998, igen blive statsveje fra 2007. Med statens overtagelse af rute 16, Grenå-Randers pr. 1. januar 2007 vil en eventuel gennemførelse af den resterende del af det ”nordlige hængsel” – motortrafikvejen Sdr. Borup-Assentoft således skulle indgå i overvejelserne vedrørende den fremtidige statslige investeringsplanlægning.

Århus Amt har i marts 2005 igangsat anlæg af det ”sydlige hængsel”, motorvejen Søften-Skødstrup, med forventet åbning 2008. Århus Amt er ansvarlig for projektets gennemførelse frem til 2007, hvorefter staten efter aftale med amtet overtager færdiggørelsen af projektet. I projektet indgår, at staten etablerer de vestligste 2 km af Søften-Skødstrup-motorvejen ved ombygning af den eksisterende statsvej, således at hele strækningen fra Søften til Skødstrup udgør en samlet motorvejsstrækning.

For så vidt angår tankerne om anlæg af en ny forbindelse over Randers Fjord, skal jeg i forlængelse af mit svar af 15. november 2004 på udvalgets spørgsmål 32 fastholde, at spørgsmålet om et eventuelt statsligt bidrag til projektet må vurderes på baggrund af et mere detaljeret beslutningsgrundlag, herunder bl.a. under inddragelse af egentlige beregninger af projektets rentabilitet. Endvidere vil statens eventuelle rolle i et sådant projekt som nævnt skulle ses i lyset af den omfordeling af det offentlige vejnet, der sker i forbindelse med implementeringen af kommunalreformen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen