

Folketinget – Trafikudvalget

Christiansborg, den 23. oktober 2006

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere.

Resumé fra deltagelse i studietur om letbaner i Kassel 18-19. september 2006

Århus Kommune havde inviteret Trafikudvalget til at deltage i en studietur til Kassel mandag-tirsdag den 18-19. september 2006, hvor formålet var blive orienteret om letbanesystemet i Kassel i forbindelse med Århus Kommunes egne overvejelser om et muligt letbanesystem.

Følgende medlemmer fra Trafikudvalget deltog:

Gitte Lillelund Bech (V)

Walter Christophersen (DF)

Martin Lidegaard (RV)

Poul Henrik Hedeboe (SF)

Under besøget gav trafikselskabet i Kassel, *Nordhessischer Verkehrs Verbund* (NVV) en orientering om Kassels letbanesystem, *Regio Tram*, til delegationen. Denne præsentation er vedlagt. Desuden vedlægges en rapport, Århus Kommune har udgivet i august 2006 om mulighederne for et letbanesystem i Århus, som de udleverede til deltagerne til Trafikudvalget under turen til Kassel.

Opholdet i Kassel indeholdt dels en orientering ved NVV om Regio Tram og dels en besigtigelse og kørsel med systemet og de anlægsarbejder, der endnu er i gang.

Regio Tram er således endnu ikke fuldt udbygget. Det forventes at alle 5 planlagte linier er i drift i 2007. Hidtil har man haft et regionale togsystem og et sporvognssystem, som ikke var integrerede – d.v.s., man skulle foretage et skift mellem de 2 transportsystemer, hvis man f.eks. ankom fra byens forstæder og skulle videre ind til centrum. Med Regio Tram får man en diesel elektrisk letbane, som kan køre på begge systemer. Regio Tram kan således køre på de regionale jernbanespor ind til Kassel, hvor de vil kunne fortsætte på sporvognssporene, så passagererne er fri for at skulle foretage et skifte mellem dem. De steder, hvor banerne er elektrificerede kan Regio Tram køre på elektricitet og de steder, hvor banen ikke er elektrificeret, kører Regio Tram på diesel. Det er nødvendigt med en vis ombygning af baner og stationer – ikke mindst ved hovedbanegården, hvor overgangen mellem regionalbane og sporvognssystem skal finde sted; men de eksisterende faciliteter kan i vidt omfang genbruges.

NVV fortalte, at der er brugt 7 år på at beregne samfundsøkonomi, teknisk løsning etc. og at man har forsøgt at udnytte, at det eksisterende regionale togsystem i forvejen stod overfor en udskiftning af materiel.

Teknisk fungerer systemet upåklageligt – bl.a. har det ikke være nødvendigt at udskifte de 2 signalsystemer – de har kunnet integreres.

Anlægsomkostningerne budgetteres til at blive € 100 mio. Finansieringen fordeles sig ved, at de tyske føderale myndigheder og delstaten Hessen finansierer 85 pct., mens region og kommune betaler 15 pct. I den forbindelse har det været en betingelse for delstatens og de føderale bidrag, at det nye system ikke belaster de offentlige udgifter, mere end det hidtidige system gør.

NVV ejer ikke infrastrukturen selv, og skal derfor forhandle med Deutsche Bahn om omkostninger ved at benytte det regionale jernbanenet. Der forventes at blive lidt højere driftsomkostninger ved Regio Tram, men da der samtidig forventes 55 pct. flere passagerer, vurderer NVV, at de højere driftsomkostninger vil blive dækket ind.

Generelt har befolkningen i området taget godt imod planerne om Regio Tram og systemet giver også befolkningen en række fordele i form af flere stationer og hurtigere tog. Når systemet er blevet implementeret forventes der desuden en stigende tilflytning til de områder, der betjenes af Regio Tram og tilsvarende højere ejendomspriser.

Med venlig hilsen
Jesper Thinghuus,
udvalgssekretær.