

Norddjurs Kommunes foretræde for Folketingets Trafikudvalg den 10. april 2008

1. Vi vil gerne sætte fokus på: Opgradering af Grenaabanen til 100 km/t fra Ryomgaard til Grenaa.
2. En hurtigere og mere effektiv jernbane vil være et væsentligt led i infrastrukturudviklingen på Djursland.
3. Djursland udvikler sig for tiden mere og mere som et meget attraktivt bosætningsområde.
4. Nærbaneforliget fase 1: ”Aftale om udmøntning af puljen til nærbane i finanslovsaftalen om trafik af 29. november 1999”. Den dyreste del: 52,5 mio. kr..
5. 70 km/t til 100 km/t på strækningen Østbanetorvet - Hornslet - Ryomgård.
6. Etableret en transversal på Århus H, som er nødvendig for samdrift på strækningen Odder-Grenaa.
7. Halvtimedrift Århus-Hornslet og timedrift Hornslet-Ryomgård-Grenaa.
8. De eksisterende MR-tog er udtjente. Udskiftning i 2004.
9. Nyt nærbanemateriel i 2004 (DESIRO togsæt fra Svendborgbanen).
10. I nærbaneforligets fase 2 var der forslag om at opgradere Grenaabanen fra Ryomgård til Grenaa til 100 km/t. Den billigste del: Mellem 23 mio. kr. og 40 mio. kr.
11. Når passagerer fra Århus kommer til Ryomgård sættes hastigheden ned fra 100 km/t til 70 km/t resten af vejen til Grenaa.
12. Samfundsøkonomisk har økonomiske beregninger også vist, at det er en fornuftig investering, forrentning på 5-8 % af investeringen. Passagermængden er siden 2003 forøget med 43 %. Fra 730.000 til 1.045.000 i 2007.

13. For tiden sker der en udvikling af planerne om etablering af en letbane i Århus og samkørsel af Odder-Grenaabanen. Opgraderingen fra Ryomgård til Grenaa til 100 km/t skal ses i sammenhæng hermed. Det vil være hensigtsmæssigt, at de nye togsæt, der skal indsættes på Grenaabanen er togsæt, der også kan anvendes på Odderbanen og en fremtidig letbane.
14. Fremme anskaffelsen af nye tog, gerne letbanetog til samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen og opgradering af Grenaabanen til 100 km/t på hele strækningen til Grenaa.
15. Det blev med aktstykke 95 af 17. januar 2006 besluttet, at lejeaftalen på 12 Desirotog, der betjener Svendborgbanen, blev forlænget i 4 år.
16. Det bør derfor overvejes at indsætte letbanetog til samdrift som en etape 0 i letbaneprojektet. Indsættelse af letbanetog vil efter vores opfattelse have nogle fordele.
17. For det første vil perroner på Grenaabanen og Odderbanen kun skulle tilpasses én gang m.h.p. niveaufri indstigning i togene.
18. For det andet er der mulighed for, at hastighedsopgradering af strækningen Ryomgård-Grenaa afhængig af Trafikstyrelsens nærmere vurdering kan gennemføres af færre ressourcer, når der køres med letbanetog.
19. Trafikministeren nævner i sit svar til Trafikudvalget, at Trafikstyrelsen oplyser, at det vil være teknisk muligt at indsætte letbanemateriel under følgende forudsætninger:
20. Togene skal være udstyret med et mobilt togkontrolsystem, som harmonerer med det/de faste togkontrolanlæg, som findes eller vil blive etableret inden for togenes anskaffelsesperiode på de strækninger, hvor man forventer togene indsat i normal drift.
21. Det skal dokumenteres, at det letbanemateriel, som anskaffes, opfylder de sikkerhedsmæssige krav, som stillet til rullende materiel i samdrift på konventionelle baner.
22. Det skal dokumenteres, at ind- og udstigningsforholdene ved kørsel med passagerer på Odderbanen og Grenaabanen ikke udgør en sikkerhedsrisiko for passagererne.

23. Der skal aftales og gennemføres en godkendelsesprocedure med Trafikstyrelsen vedrørende godkendelse af det anskaffede rullende materiel.
24. At der fra statslig side ikke er truffet beslutning om at indføre letbanedrift på Grenaabanen, hvorfor en eventuel fremtidig anskaffelse af letbanemateriel må afvente en sådan beslutning.
25. Vi foreslår, at vi allerede nu i fællesskab får udredt ovennævnte forudsætninger samt fordele og ulemper ved at anskaffe letbanetog til samdrift, så en anskaffelse af letbanetog i givet fald kan iværksættes umiddelbart efter, at der er truffet beslutning om at indføre letbanedrift på Grenaabanen og hermed opgradering til 100 km/time fra Hornslet til Ryomgaard.