



MINISTEREN

Dato 21. februar 2008  
J. nr. 509-13

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 6. februar 2008 stillet mig følgende spørgsmål 224 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 224:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 4. februar 2008 fra Norddjurs Kommune vedr. opgradering af Grenaabanen, jf. TRU alm. del – bilag 141."

**Svar:**

Jeg skal henvise til min besvarelse af 9. januar 2008 på udvalgets spørgsmål 13 om omkostninger og den samfundsøkonomiske rentabilitet i forbindelse med en opgradering af Grenaabanen.

Grenaabanen skal efter planen betjenes af de Desiro-tog, som i dag betjener Svendborgbanen, når disse bliver frigjort af leveringen af IC2-tog. Leveringen af IC2-tog er imidlertid forsinket. Den seneste status for leveringen er fra april 2006, hvor det blev forventet at IC2 kunne begynde indsat i kommerciel drift i 2007. Dette er ikke sket, og der foreligger ikke nogen opdateret status for leveringen af IC2.

Det blev med aktstykke 95 af 17. januar 2006 besluttet, at lejeaftalen på 12 Desiro-tog, der betjener Svendborgbanen, blev forlænget i 4 år. Desuden blev det besluttet, at de midler, der skulle være anvendt til anskaffelse af moderne materiel til Grenaabanen, i stedet blev anvendt på at forlænge lejen på Desiro-togene. Ordførerne fra Enhedslisten, Socialistisk Folkeparti, Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre er alle i forlængelse heraf i brev fra oktober 2006 blevet informeret om dette.

Med hensyn til indsættelse af letbanemateriel på Grenaabanen og Odderbanen så oplyser Trafikstyrelsen, at det vil være teknisk muligt under forudsætning af, at følgende er tilgodeset:

- 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.



- Det skal dokumenteres at det letbanemateriel, som anskaffes, opfylder de sikkerhedsmæssige krav, som stilles til rullende materiel i samdrift på konventionelle baner.
- Det skal dokumenteres, at ind- og udstigningsforholdene ved kørsel med passagerer på Odderbanen og Grenaabanen ikke udgør en sikkerhedsrisiko for passagererne.
- Der skal aftales og gennemføres en godkendelsesprocedure med Trafikstyrelsen vedr. godkendelse af det anskaffede rullende materiel.

Jeg skal understrege, at der fra statslig side ikke er truffet beslutning om at indføre letbanedrift på Grenaabanen, hvorfor en eventuel fremtidig anskaffelse af letbanemateriel under alle omstændigheder må afvente en sådan beslutning.

De lokale myndigheder i Århusområdet og trafikselskabet Midttrafik gennemfører med deltagelse af staten en VVM-vurdering, som belyser mulighederne for indførelse af letbanedrift og dermed også samkørsel af dele eller muligvis hele Grenaabanen og Odderbanen. Der foreligger ikke i dag omkostnings- og tidsmæssige vurderinger af en hastighedsopgradering af strækningen af Ryomgaard-Grenaa under disse forudsætninger.

Det er en forudsætning, at der indgås aftale om finansiering af letbanemateriel samt følgeomkostninger i forbindelse med tilpasning af infrastrukturen. Blandt andet vil en forøgelse af hastigheden til mere end 75 km/t ved indsættelse af nye tog kræve opgradering af infrastrukturen (spor, overkørsler m.v.) samt sikring eller nedlæggelse af usikrede overkørsler.

Med venlig hilsen

Carina Christensen