

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

[koltrafik@trm.dk](mailto:koltrafik@trm.dk)

Direktionssekretariatet  
Dato: 28. november 2011

Journalnr.: 11/24599

### Udkast til lovforslag om Aarhus Letbane

Transportministeriet har den 7. november 2011 anmodet Norddjurs Kommune om høringssvar vedr. udkast til lovforslag om Aarhus Letbane.

Norddjurs Kommune tilslutter sig lovudkastets formål om at skabe mulighed for at etablere en letbane i Aarhus, herunder at Grenaa banen indgår som en fuldt integreret del af letbanen. Lovudkastet indeholder dog konkrete forhold, som vi ønsker det endelige lovforslag skal tage højde for.

### Ejer og driftsforhold.

Norddjurs Kommune ser i lighed med Syddjurs Kommune gerne et mere entydigt ejerforhold, sådan at også Grenaa-banen overgår til det nye drifts- og infrastrukturselskab, dog således at de nødvendige investeringer i Grenaa banens integration i det samlede letbanesystem er sikret.

Dette vil sikre, at ansvaret for udvikling og vedligehold af den samlede letbane er entydigt placeret. Dermed er der bedre mulighed for at sikre et optimalt samspil og en mere sammenhængende planlægning med brugerne af hele letbaneforløbet.

Ledelsen af det kommende driftsselskab følger naturligt nok parternes økonomiske engagement i letbaneselskabet. Men de to Djursland Kommuner ønsker, at bemærkningerne sikrer Djursland en direkte indflydelse på den fremtidige drift af letbanen, da denne har og vil få stor betydning for de to kommuner og for de muligheder for tilkøb af optioner, bestilling m.v., som lovudkastet samtidigt åbner for.

Bemærkningerne bør således tage stilling til, hvorledes ejerskab kan opnås blandt de kommuner, letbanen løber igennem, f.eks. i den situation kommunerne vælger et tilkøb, der tilfører den samlede letbane yderligere værdi.

Norddjurs Kommune overvejer positivt at foretage et sådant tilkøb, idet der netop er igangsat en undersøgelse af mulighederne for at videreføre letbanen fra Grenaa Station til Grenaa Havn. Såfremt denne strækning etableres som et tilkøb, ønsker Norddjurs Kommune mulighed for at indgå i ejerskab af letbaneselskabet. På nuværende tidspunkt ejer Norddjurs Kommune allerede dele af strækningen til Grenaa Havn, mens den del af strækningen, der ejes af Banestyrelsen, er moderniseret gennem en medfinansiering fra den daværende Grenaa Kommune. Denne mulighed fremgår i øvrigt allerede af det kortmateriale over letbanen, der indgår som lovudkastets bilag 1.

Med den udvikling, der foregår på Grenaa Havn erhvervsmæssigt med dens status som dybvandshavn af regional og national betydning, er det væsentligt for kommunen at have en direkte adgang fra Grenaa

Havn til Aarhus. Dertil kommer det fremtidige "Havets Hus" på Sydhavnen, der vil rumme oplevelses-, erhvervs- og forskningsmæssige aktiviteter, og som vil skabe ny værdi i hele det østjyske område.

Lovudkastet indeholder låneadgang vedrørende elektrificering, ekstra funktionalitet, etablering af standsningssteder m.m. Denne låneadgang ønskes præciseret i det endelige lovforslag, således at der er sikret fuld låneadgang til sådanne investeringer.

Lovudkastet behandler også spørgsmålet om elektrificering. Det fremgår af bemærkningerne, at dette er omfattet af låneadgangen. Det kan betyde, at elektrificering af dele af Grenaa-banen alene pålægges Norddjurs og Syddjurs Kommune. Dette vil være en uforholdsmæssig stor investering for Norddjurs Kommune, uanset låneadgangen. Bemærkningerne bør derfor tage højde for muligheden for en statslig medfinansiering.

### **Gods på Grenaa Havn**

I bemærkningerne til lovudkastet anføres, at parterne bag aftalen er indforstået med, at der fremover skal kunne køre godstog på strækningen mellem Grenaa og Aarhus, dog kun om natten.

Norddjurs Kommune er tilfreds med, at denne mulighed udtrykkeligt sikres i lovudkastet. Det er dog uklart, om denne enighed mellem parterne kan forstås således, at parterne senere kan beslutte at begrænse eller helt stoppe for kørsel med gods på strækningen om natten. Det bør derfor præciseres i bemærkningerne, at lovforslaget sikrer en fortsat mulighed for kørsel med godstog på strækningen mellem Grenaa og Aarhus.

Norddjurs Kommune ønsker en direkte indflydelse på den nærmere praktiske tilrettelæggelse af godstransporten, da det også ses som værende en del af serviceniveauet på Grenaa banen. Bemærkningerne bør således indeholde en nærmere regulering af en sådan indflydelse.

I bemærkningernes afsnit 11, forholdet til EU-retten, oplyses, at anvendelse af baneanlægget til godstransport må forventes at blive omfattet af interoperabilitetsdirektivet og lokomotivførerdirektivet.

I bemærkningerne bør det tilkendegives, at baneanlægget mellem Grenaa og Aarhus indrettes således, at kørsel med godstransport i givet fald vil kunne ske under hensyn til de to direktiver.

### **Spor og hastighedsopgradering.**

Det fremgår af den politiske aftale om oprettelse af det fælles anlægsselskab og de almindelige bemærkninger, at det fortsat skal være Banedanmark, som skal eje og drive Grenaa banen. Banedanmark forpligter sig til at vedligeholde banen, således at stabil letbanedrift kan opretholdes.

I bemærkningerne præciseres, at der skal udarbejdes en aftale mellem Banedanmark og det kommende drifts- og infrastrukturselskab om krav og forskrifter til vedligeholdelsesstanden på banen. Denne skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Norddjurs Kommune ønsker i lighed med Syddjurs Kommune, at planerne for spor- og hastighedsopgradering samt nedlæggelse af overkørsler indarbejdes direkte i bemærkningerne, således at denne del af letbanen er fuldt integreret ved åbningen.

Af Banedanmarks vedligeholdelsesrapport fremgår, at der i 2017-18 skal investeres 69 mio. kr. i nedlæggelse af overkørsler m.m. Denne investering ønskes fremrykket og udført i forbindelse med anlægget af letbanen. Dette vil medføre, at strækningen kun udsættes for driftsforstyrrelse i forbindelse med anlæg af letbanens første etape.

### Driftsforstyrrelser i anlægsfasen.

Det fremgår af bemærkningerne, at der i forbindelse med etableringen af letbanen vil kunne forventes væsentlige driftsforstyrrelser på Grenaa-banen.

Norrdjurs kommune finder det meget problematisk, at der i to perioder på hver 3 måneder sker en lukning af Grenaa-banen. Dette betyder dels en kraftig gene for de mange pendlere, der bruger banen til hhv. Grenaa og til Aarhus, Men det kan samtidig betyde, at en del faste kunder forlader den kollektive trafik og i stedet benytter private biler. Det kan være svært efterfølgende at få disse kunder til igen at vælge kollektiv transport.

Vi vil derfor foreslå, at der i lukkeperioderne tilbydes pendlere alternativ transport med hurtige og gennemgående buslinier mellem Grenaa og Aarhus, samt at der ved åbningen efter sidste lukningsperiode gennemføres en betalingsfri periode på strækningen. Ved sidste lukning af strækningen medførte dette et positivt trafikspring på strækningen.

### Opretholdelse af serviceniveau på Grenaa-banen.

Af lovudkastets almindelige bemærkninger fremgår, at det kommende drifts- og anlægsselskab forpligtes til at opretholde betjeningen på Grenaa banen på et niveau svarende til det nuværende betjeningsomfang. Men der åbnes samtidig op for, at selskabet kan reducere betjeningen i ydertimer på hverdage og i weekender.

Norrdjurs Kommune er ikke tilfreds med, at der gives det kommende driftsselskab ubetinget adgang til at reducere betjeningen i ydertimerne og i weekenderne. Det er uhyre vigtigt for Djursland at bevare et rimeligt serviceniveau på den kollektive trafik - også i ydertimerne og i weekenden.

Bemærkningerne bør derfor ikke indeholde en sådan ubetinget adgang. I stedet kan bemærkningerne indeholde en tilkendegivelse af, at serviceniveauet kan tilpasses på tidspunkter, hvor der er færre eller flere passagerer under hensyn til de behov for afgang, der trods lavt passagertal, alligevel bør opretholdes og kun efter drøftelse med de berørte kommuner.

Med venlig hilsen

  
Jan Petersen  
borgmester

/   
Jesper Kaas Schmidt  
kommunaldirektør