

RYOMGÅRD DISTRIKTSRÅD

Formand Kirting Olesen
Ahornvej 7
8550 Ryomgård
Telefon +45 86 39 44 32
Mobil +45 28 94 54 90
Mail: Kirting@Kirting.dk

21. januar 2013

Folketingets Transportudvalg
Folketinget Christiansborg
1240 København K

Opgradering af Grenaabanen

På strækningen Ryomgård – Grenaa er strækningshastigheden 75 km/t. Det er sammen med Thybanen Danmarks langsomste passagerførende bane.

Vi skal henstille, at Transportudvalget drøfter og finder midler til opgradering af Grenaabanen.

I perioden oktober – december 2004 blev der iværksat en ombygning af Grenaabanen, dog kun på strækningen Aarhus H – Ryomgård. Denne ombygning medførte, at hastigheden på strækningen kunne ændres fra 75 km/t til 100 km/t og dermed afkorte rejsetiden med op til 15 minutter for daglige brugere af toget samt at der blev en væsentlig passagertilgang. Samtidig blev der planlagt en mindre ombygning (ca. 5 km.) i 2013, denne er imidlertid af Banedanmark udskudt til 2016.

Efter indsættelse af nyt materiel (Desirotogsæt) ved køreplansskiftet i 2011 er der kommet flere daglige brugere af toget på Grenaabanen og det i et sådan omfang, at DSB har været nødt til at forlænge rejsetiden på strækningen samtidig med samkørslen mellem Odderbanen og Grenaabanen fra december 2012. Samkørslen af de 2 baner har givet passager i et sådan omfang, at det i flere tilfælde sammenfaldende med vejrliget, har været nødvendigt at aflyse tog mellem Ryomgård og Grenaa, for at rette op opståede på forsinkelser, således at driften kunne normaliseres igen for resten af døgnet.

Ifølge ”Vedligeholdelsesrapport for Grenaabanen” fra 2011 udarbejdet af Banedanmark, er Grenaabanen vel vedligeholdt og forholdene i orden. Rapporten er udarbejdet i forbindelse med overdragelse af banen til Aarhus Letbane A/S.

Konsulentfirmaet COWI har kommenteret Vedligeholdelsesrapport for Grenaabanen juni 2011. Der er helt åbenlyst en forskellig opfattelse af banens tilstand mellem Banedanmark og COWI.

Af Cowis kommentar til Banedanmarks rapport fremgår det bl.a.:

”I forbindelse med sporombygningen i 2004 blev 7 sporskifter enten fornyet eller renoveret. Herudover er der 9 sporskifter på de første 40 km af strækningen hvis alder og tilstand ikke kendes. Ældste sporskifte på den første del af strækningen er fra 1973. I forbindelse med sporombygningen blev der sporombygget 17,147 km på strækningen Aarhus H - Ryomgård (km 40,2). De resterende 23 km spor på denne strækning består af primært DSB 45 spor fra 1954 til ca.

Ryomgård Distriktsråd har til formål at fremme udviklingen i Ryomgård. Dette sker bl.a. gennem koordinering og iværksættelse af udviklende initiativer. Distriktsrådet er samtidig lokalområdets officielle fælles talerør overfor myndighederne, herunder Syddjurs kommune. Den generalforsamlingsvalgte bestyrelse består af: formand Kirting Olesen, næstformand Stefan Kalmar, kasserer Knud Møller, sekretær Søren Skovsen, og Niels Skov Hansen.

1983. Ca. halvdelen af disse 23 km er bygget med brugte DSB 45 skinner med ukendt alder. Sporet har derfor på nuværende tidspunkt en gennemsnitsalder på mindst 50 år. Det samme antages at gælde for strækningen Ryomgård til Grenå. Sammenlagt giver dette, at 25 % af banen er 7 år gammel, mens 75 % af banen er 50 - 60 år gammel. Disse 75 % af banen er formentlig hovedsagelig bygget med et spor på træ-sveller samt mindre stykker med to-blok sv Ud fra de tilgængelige oplysninger og banens alder vurderes det at 25 % af banen er ny og vedligeholdt. De resterende 75 % af banen er så gammel, at store dele af banen må forventes at være nedbrudt og stå for udskiftning. Hele Grenåbanens tilstand bør nærmere få tilstandskarakteren 3 end 2.”

Det er opfattelsen, at der er som minimum er behov for en sporombygning på strækningen Ryomgård – Grenaa (29 km.), således at der kan blive en hastighed på min. 100 km/t. Dog så vi helst, at der bliver sporombygget på hele strækningen, således at det bliver muligt, at få en hastighed på strækningen på 120 km/t, i lighed med den sporombygning, der tidligere blev foretaget på Svendborgbanen.

Herudover skal vi foreslå, at der i Trustrup genskabes muligheden for at lave krydsning mellem 2 tog. I dag er der ikke mulighed for krydsning mellem 2 tog på strækningen Ryomgård – Grenaa. Der vil ligeledes kunne skabes mere ”luft” i trafikafviklingen, hvis der på krydsningsstationerne på Grenaabanen etableres samtidig indkørsel i lighed med, hvad der er etableret på Odderbanen. På Grenaabanen er det alene Lystrup station, der har denne mulighed.

Der befordres i dag mere end 1 mio. passagerer på Grenaabanen og det må forventes, at der kommer flere til, når Aarhus Letbane bliver tilsluttet Grenaabanen i Lystrup og der bliver gode trafikforbindelser til/fra de ca. 55.000 arbejdspladser, Aarhus kommune forventer der er etableret i Aarhus Nord omkring den kommende Letbane.

Der er i såvel Nord- som Syddjurs kommuner udlagt parcelhusområder langs Grenaabanen.

Med venlig hilsen

Kirting Olesen
Formand

.....

Nedennævnte tilslutter sig denne henvendelse:

Hornslet Distriktråd, Mørke Distriktråd, Thorsager Distriktråd, Nimtofte Distriktråd, Kolind & oplands Distriktråd, Borger- og håndværkerforeningen Trustrup, Syddjurs Erhvervsforening, Ryomgård Erhvervsforening.

Denne henvendelse er endvidere sendt til Kommunalbestyrelserne i Nord- og Syddjurs kommuner samt til Direktøren for Midttrafik.