

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. september 2015
J. nr. 2015 - 228

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Jeg vil hermed orientere om en ny udmelding fra Aarhus Letbane I/S i dette forår om tidsplanen for letbaneselskabets og Banedanmarks anlægsarbejder på Grenaabanen i forbindelse med letbaneprojektet.

Aarhus Letbane I/S og Banedanmark skal begge gennemføre en række tilpasninger og anlægsarbejder på Grenaabanen. For Banedanmarks vedkommende gælder det en sporfornyelse på hele strækningen og en hastighedsopgradering af strækningen Ryomgaard-Grenaa, som blev aftalt med *Aftale om Metro, Letbane, Nærbane og Cykler af 12. juni 2014*. For Aarhus Letbane I/S' vedkommende drejer det sig om en tilpasning af hele strækningen til letbanedrift med et nyt signalsystem, elektrificering, tilpasning af perroner mv.

Denne arbejdsdeling følger af den politiske aftale mellem staten, Region Midtjylland og Aarhus Kommune vedr. Aarhus Letbane den 31. oktober 2011, som også blev stadfæstet med Lov om Aarhus Letbane i 2012. Her blev de tidligere tanker om at overdrage ejerskabet af Grenaabanen til letbaneselskabet opgivet, idet de lokale parter ikke ønskede at overtage ejerskabet og det økonomiske ansvar for, herunder de sporarbejder, som Banedanmark nu skal gennemføre. Parterne var indforståede med, at dette ville stille høje krav til koordinering mellem Aarhus Letbane I/S og Banedanmark.

Frem til dette forår har Banedanmark således også haft en aftale med Aarhus Letbane I/S om, at Banedanmark skulle gennemføre deres anlægsarbejder i en ca. 3 måneders periode i starten af 2017 i koordinering med Aarhus Letbane I/S' arbejde på strækningen. Arbejdet var hermed tiltænkt gennemført før oktober 2017, hvor Aarhus Letbane I/S har lovet, at de ydre strækninger på letbanen kan åbne. Hensigten har været, at banen fremstår i god stand ved åbningen, og at letbanedriften kan tilrettelægges efter en kørehastighed på 100 km/t, hvilket letbaneselskabet specifikt indkøber togmateriel til.

På trods af denne aftale valgte Aarhus Letbane I/S i dette forår at tilsidesætte hensynet til Banedanmark og i stedet indgå en aftale med deres entreprenør, ASAL, som ifølge det oplyste giver dem fuldt råderum over Grenaabanen fra medio 2016 frem til oktober 2017. Dette vil givetvis mindske kompleksiteten i opgaven for letbaneselskabet og ASAL, men efterlader samtidig Banedanmark uden et klart defineret tidsrum, til at gennemføre det arbejde, de skal udføre før letbanens planlagte åbning.



Det er lykkedes at indgå en aftale om, at Banedanmark alligevel kan gennemføre fornyelsesaktiviteter på strækningen mellem Aarhus og Ryomgaard i løbet af 2016, idet sporarbejdet ikke er så omfattende her. Hermed vil hovedparten af letbanedriften kunne igangsættes, når Aarhus Letbane I/S har færdiggjort deres arbejde.

Undtagelsen vil være de 1-2 tog i timen, der skal køre helt til Grenaa. Banedanmark har konkluderet, at det selv med en forcering ikke vil være muligt at lave en fremrykning af fornyelses- og opgraderingsarbejder mellem Ryomgaard og Grenaa til 2016, herunder sporarbejderne på Ryomgaard station, hvor udførelsesmetoden skal aftales nærmere i forbindelse med udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget.

På denne delstrækning kan der således ikke ske en fremrykning i forhold til den oprindeligt forudsatte tidsplan, og Banedanmarks anlægsarbejder kan som udgangspunkt først gennemføres efter, at Aarhus Letbane I/S' entreprenør har afsluttet deres anlægsarbejde.

Aarhus Letbane I/S har fremsat et alternativt forslag om, at de kunne overtage Banedanmarks opgaver på strækningen ved at tildele opgaven til ASAL uden udbud. Aarhus Letbane I/S har anført, at dette ville kunne mindske koordinationsbehovet, som hermed lægges ud til entreprenøren med reference til én bygherre, og at der ville kunne spares tid ved at undgå udbudsprocesser.

Det er dog ikke en løsning jeg ser for mig. Med de politiske aftaler omkring fordyrelsen af Aarhus Letbane i foråret 2014 og den efterfølgende lovændring, hvor staten ikke længere er involveret i projektet som ejer, blev det lagt fuldstændigt fast, at staten ikke involverer sig yderligere eller tager økonomisk ansvar for projektet ud over det statslige tilskud, der allerede er tildelt.

Den løsning, der bedst sikrer en klar adskillelse af statens økonomi fra letbaneprojektet, som er på linje med de oprindelige politiske aftaler, og som samtidig er udbudsjuridisk set er mest "efter bogen", er, at Banedanmark fortsat gennemfører sporfornyelsen og hastighedsopgraderingen på strækningen Ryomgaard-Grenaa. Transport- og Bygningsministeriet har derfor besluttet, at Banedanmark fortsat skal stå for at gennemføre deres anlægsopgaver.

Den mest umiddelbare løsning er, at Banedanmarks arbejde gennemføres i forlængelse af, at Aarhus Letbane I/S afslutter deres anlægsarbejder i løbet af 2017. Hvis ikke letbaneselskabet formår at optimere deres tidsplan og ASAL's arbejde først afsluttes i oktober 2017, hvor deres rådighed over strækningen ophører, indebærer det imidlertid en risiko for, at delstrækningen mellem Ryomgaard og Grenaa åbner endnu senere end udmeldt, eller at Banedanmarks anlægsarbejder må gennemføres efter letbanens åbning, med en ny lukning af banen til følge.



Jeg vil lægge vægt på, at Banedanmark fortsat tilrettelægger deres arbejde efter en økonomisk fornuftig gennemførelse. Ud fra dette hensyn vil Banedanmark tidsmæssigt kunne tilrettelægge anlægsarbejdet, så det så vidt muligt tilgodeser letbaneselskabets ønsker.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt