



Notat

02.09.2015

## **Pressemeddelelse sporarbejde Grenaabanen - udsendes 2. september kl. 16.00**

### **Vedr. tilrettelæggelse af sporarbejde på Grenaabanen**

*Aarhus Letbane I/S har truffet en række beslutninger, som kan forsinke en sporfornyelse og hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa, som Banedanmark står for i forbindelse med etableringen af Aarhus Letbane.*

I Aarhus arbejdes der for, at Aarhus Letbane kan stå klar i 2017 – samme år som Aarhus skal være europæisk kulturhovedstad. Målet er ifølge Aarhus Letbane, at de inderste strækninger skal åbne i maj 2017, og at de yderste strækninger åbner i oktober samme år.

Det har tidligere været aftalt med Aarhus Letbane I/S, at Banedanmark skulle gennemføre en sporfornyelse og hastighedsopgradering af Grenaabanen i første halvdel af 2017 samtidig med, at Aarhus Letbane I/S arbejder med at tilpasse strækningen til letbanedrift. Banedanmark er i gang med planlægningen af arbejdet.

Aarhus Letbane I/S har imidlertid indgået en aftale med deres entreprenør (ASAL), som betyder, at den fremgangsmåde ikke længere er mulig. Aarhus Letbane I/S har meddelt, at de efter drøftelse med ASAL har vurderet, at det bliver for vanskeligt at tilrettelægge arbejdet side om side, og at de derfor har besluttet at tildele deres entreprenør fuldt råderum over Grenaabanen helt frem til oktober 2017, hvor de ydre strækninger planlægges at skulle åbne.

Søren Boysen, direktør Teknisk Drift Banedanmark:

”Vi havde indtil dette forår en aftale om, at vi i Banedanmark skulle gennemføre sporarbejdet på Grenaabanen i starten af 2017 samtidig med, at letbaneselskabet var i gang på strækningen. Men Aarhus Letbane I/S har altså nu skiftet mening og af hensyn til deres egen entreprenør truffet en række beslutninger, der betyder, at Banedanmark først kan gå i gang med sporarbejdet, når ASAL har afsluttet deres arbejde.”

”Vi ville gerne have fastholdt den oprindelige plan. Men det er altså det, letbaneselskabet nu har besluttet. Problemet er bare, at den nye tidsplan reelt ikke efterlader nogen tid til vores arbejde, hvis ASAL får brug for hele det tidsrum, de har fået stillet til rådighed.”

På den inderste strækning mellem Aarhus og Ryomgaard, hvor det planlagte sporarbejde er mindre omfattende, har det heldigvis været muligt alligevel at finde en løsning for en samtidig gennemførelse i løbet af 2016.

Men Aarhus Letbanes dispositioner betyder, at tidsplanen for den yderste strækning mellem Ryomgaard og Grenaa kan komme under voldsomt pres.

”Vi har en løbende dialog med letbaneselskabet om, hvornår de mener, vi skal gå i gang på strækningen Ryomgaard-Grenaa, og vi forventer, at vi kommer til at skulle arbejde i hvert tilfælde 3 måneder på strækningen.”

”Som det ser ud lige nu, kommer overholdelsen af projektets tidsplan derfor til at afhænge af, at letbaneselskabet kan stille de nødvendige forudsætninger for Banedanmarks projektering til rådighed, og at ASAL kan give os rum til at udføre vores del af arbejdet i nogle måneder før oktober 2017, hvor entreprenørens egen frist for at være færdige udløber,” siger Søren Boysen.

Aarhus Letbane I/S har foreslået, at Banedanmark skulle overdrage sporarbejdet til letbaneselskabet, så letbaneselskabets egen entreprenør kunne gennemføre arbejderne på Banedanmarks skinner.

Der er såvel i lovgivningen, som i forbindelse med de markante fordyrelser af projektet sidste år taget klart stilling til arbejds- og ansvarsfordelingen i projektet, og den foreslåede model vil indebære en uhensigtsmæssig sammenblanding af de involverede aktørernes ansvar og økonomi. Dertil kommer, at forslaget rejser en række spørgsmål af udbuds- og konkurrencemæssig karakter, herunder at modellen forudsætter, at opgaven ville skulle tildeles letbaneselskabets entreprenør uden forudgående udbud.

Yderligere information hos Banedanmark Presse 8234 1313