



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 19. december 2019
J. nr. 2019-7478

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 2. december 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 147:

Ministeren bedes kommentere materialet fra Foreningen Vores Lyngby og letbanen til brug for foretræde 3/12-19 vedrørende Hovedstadens Letbane, jf. TRU alm. Del – bilag 97.

Svar:

Da spørgsmålet er af teknisk karakter, har jeg bedt om bidrag fra Hovedstadens Letbane til denne besvarelse.

Hovedstadens Letbane har oplyst følgende:

”Ved fastlæggelsen af de overordnede mål for letbanen på Ring 3 ønskede ejerkredsen et velafprøvet, driftssikkert standardssystem. Forud for udarbejdelsen af udbudsmaterialet for letbanen på Ring 3 havde selskabet derfor en markedsdialog med potentielle tilbudsgivere. På baggrund af markedsdialogen blev det bl.a. konkluderet, at batteridrift var et relativt uprøvet system med dertilhørende driftsusikkerheder. Ydermere blev det konkluderet, at de kendte eksempler på letbane med ledningsfri kørsel kun havde været i drift i relativ kort tid og i øvrigt ikke havde samme karakteristika som letbanen på Ring 3 ift. hastighed, afstand mellem stationer, længde, frekvens eller kørselsomfang, ligesom de klimatiske forhold ikke var sammenlignelige.

På det daværende erfaringsgrundlag ville en beslutning om at udbyde køreledningsfri kørsel (fx i form af batteridrift) således gøre letbaneprojektet til et udviklingsprojekt, hvilket ville ligge væsentligt uden for projektets overordnede målsætning og rammer jf. bl.a. Udredningen for Letbane på Ring 3. Af samme grund valgte man i stedet i 2015 ifm. med præ-kvalifikationsannonceringen at udbyde et standardiseret letbanesystem forsynet med strøm fra køreledninger i overensstemmelse ejerkredsens ønsker. Hertil kan det bemærkes, at selskabet i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven foretog en opdateret vurdering af den valgte teknologi, hvilket ikke gav anledning til at ændre på de hidtidige konklusioner.



Hovedstadens Letbane tegnede primo 2018 kontrakt med Siemens Aarsleff Rail Consortium (SiAr) om levering af tog og jernbaneinfrastruktur. I erkendelse af, at teknologien udvikler sig hurtigt, drøftede selskabet primo/medio 2019 sammen med SiAr, om batteridrift kunne være en brugbar løsning på dele af letbanestrækningen. På baggrund af disse drøftelser blev det vurderet, at Hovedstadens Letbane ikke bør foretage ændringer i de indgåede kontrakter, idet teknologien til batteridrift på Ring 3 stadig ikke vurderes moden nok, og idet ændringer af de indgåede kontrakter vurderes at forstyrre projektet i væsentlig grad. Udover at konstatere en stadig umoden teknologi til en letbane af den type, der skal køre langs Ring 3, kunne selskabet ligeledes notere sig, at delvis batteridrift vil fordyre letbaneprojektet (både i drift og anlæg), forlænge letbanens køretid og forringe det forventede passagertal i letbanen. Disse konsekvenser har ligeledes medvirket til, at selskabet fortsat vurderer, at delvis batteridrift ikke er hensigtsmæssigt på letbaneprojektet.

I kraft af ovenstående valgte Hovedstadens Letbane at fastholde, at letbanen skal anvende en velafprøvet teknologi i form af køreledninger, ligesom man gør på bl.a. S-bane og fjerntog.

Vedrørende driftsforstyrrelser på Aarhus Letbane som følge af frostvejr og is på køreledningerne, kan selskabet meddele, at der i operatørkontrakten på Ring 3 er et generelt krav om, at operatøren skal sikre sig, at sne og is ikke bliver et problem for driften. Det er Hovedstadens Letbanes forventning, at operatøren på Ring 3 vil løse udfordringen med is på køreledninger ved at lade et antal tog køre frem og tilbage på letbanen natten igennem, de nætter hvor der potentielt kan være risiko for is på køreledningerne. Der vil i den forbindelse være behov for et beredskab, der bl.a. inkluderer varsling fra et meteorologisk vejrcenter – alternativt at operatøren på anden vis overvåger vejrudviklingen i de perioder af året, hvor temperaturen svinger omkring frysepunktet. Selskabet er opmærksom på de udfordringer som Aarhus Letbane oplever ift. frost på køreledningerne, og forventer at indhente erfaringer fra Aarhus Letbane om samme.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht