



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

20. april 2023

2023-1233

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 1. marts 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Nick Zimmermann (DF).

Spørgsmål nr. 100:

Vil ministeren forklare, hvorfor borgerne i Trustrup ikke må passere letbanesporene ved Trustrup Station, hvorimod borgerne i Aarhus uden videre kan passere letbanesporene flere steder f.eks. ved DOKK1 og ved havnen i Aarhus? Og vil ministeren forklare, hvad begrebet "Shared Space" dækker over?

Svar:

Dette spørgsmål relaterer sig til stationer på Aarhus Letbane og på den baggrund har ministeriet bedt Aarhus Letbane I/S om at bidrage til besvarelse af spørgsmålet. Aarhus Letbane I/S har oplyst følgende og tilsendt vedlagte notat (bilag 1), som jeg henholder mig til:

"Der kan oplyses, at i forbindelse med etableringen af nye krydsningsmuligheder for bløde trafikanter på Aarhus Letbane skal der foretages risikovurderinger med hensyn til de forskellige tracetyper og øvrige fysiske forhold.

Trustrup station ligger på Grenaabanen i det, der hedder eget tracé. Her gælder det, at trafikken afvikles efter Letbanens signal-systemer som det kendes fra de statslige jernbaner og lokalbanerne. Det skyldes bl.a. den høje fart, der køres med på den bane. Trafikanter må kun krydse banen i de etablerede overkørsler og peronovergange.

Langs havnefronten i Aarhus er Letbanen etableret i et delt tracé, der betyder at der køres efter Færdselsloven og med blot 30 km/t. Bløde trafikanter må krydse letbanens spor vilkårligt. Det skal dog nævnes, at der på den 1000 m lange strækning er etableret flere lysregulerede fodgængerovergange over sporene, bl.a. ved DOKK1, fordi Aarhus Kommune har skønnet at det vil forbedre sikkerheden



for de bløde trafikanter. Der er derfor forskellige forhold og dermed risici på de to forskellige typer tracé.”

Endvidere relaterer spørgsmålet sig til trafikale sikkerhedsregler inden for jernbanesikkerhed, hvor Trafikstyrelsen er godkendende myndighed, hvorfor ministeriet har forespurgt Trafikstyrelsen om et bidrag:

”For at en letbane kan tages i drift, skal der en række godkendelser til, herunder en række krav på jernbaneområdet, der har hjemmel i jernbaneloven. Der er bl.a. regler om godkendelse af infrastrukturen, letbanekøretøjerne og overkørsler. Trafikstyrelsen er godkendende myndighed for forhold vedrørende jernbanesikkerhed og behandler derfor ansøgninger fra letbanerne om fx godkendelse af en ny overkørsel.

Letbanens trafikale sikkerhedsregler skal ligeledes godkendes af Trafikstyrelsen, jf. jernbanelovens § 61, stk. 2. For så vidt angår Aarhus Letbanens trafikale sikkerhedsregler, så er disse forankret i de Trafikale sikkerhedsforskrifter (TSF). Trafikale sikkerhedsregler indeholder krav, som er fastsat for at imødegå jernbanefarer, der skyldes, at mennesker begår fejl i forbindelse med færdsel på infrastrukturen og trafikafviklingen.

Trafikale sikkerhedsregler fungerer som barrierer og er derved afgørende for en sikker afvikling af trafikken. Trafikale sikkerhedsregler er en del af sikkerhedsledelsessystemet, håndtering heraf skal være procedureunderstøttet, og de gennemførte processer skal dokumenteres og varetages af personale med tilstrækkelige kompetencer.

Trafikstyrelsen er godkendende myndighed for så vidt angår nye og ændrede trafikale sikkerhedsregler. Det forventes dog, at Trafikstyrelsens rolle som godkendende myndighed bortfalder ved ikrafttrædelsen af den igangværende ændring af jernbaneloven, der forventes at træde i kraft d. 1. juli 2023.

Følgende definitioner anvendes på letbanen ud fra TSF:

- Delt trace er der, hvor letbanen forløber i blandet trafik, dvs. sammen med biler, cykler og fodgængere uden nogen form for fysisk adskillelse – maksimal hastighed 30 km/t.
- Særligt trace er der, hvor letbanen ligger parallelt med kørebanearealer eller inden for kørebanearealer og er adskilt fra biltrafikken – maksimal hastighed er her 70 km/t.



- Eget trace er der, hvor letbanen ligger adskilt fra vejtrafik og er særligt adskilt fra anden let- og jernbanetrafik – maksimal hastighed er her 100 km/t.”

Det kan supplerende oplyses, at letbanekøretøjer, der kører på letbanespor i vej, som er afgrænset i færdselslovens § 2, nr. 28, kører på færdselslovens anvendelsesområde og hermed er omfattet af færdselslovens bestemmelser i det omfang, de gælder for letbanekøretøjer. Det medfører blandt andet, at både letbaneføreren og andre øvrige trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre i henhold til færdselsloven § 3, stk. 1. Letbaneføreren skal desuden på samme måde, som det også er tilfældet for øvrige trafikanter, efterkomme anvisninger for færdsel, som gives ved færdselstavler, afmærkning på kørebane m.v. i henhold til færdselsloven § 4, stk. 1.

Endvidere spørges der indtil begrebet ”Shared Space”, som hører ind under Vejdirektoratets opgaver og beføjelser, hvorfor ministeriet har bedt Vejdirektoratet om et bidrag, som jeg henholder mig til:

”Vejdirektoratet kan oplyse, at begrebet ”Shared Space” anvendes om en vejudformning, hvor alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal, og hvor ingen trafikantgrupper er tildelt særlig prioritet. Det pågældende areal er således ikke traditionelt opdelt i køre- og gangarealer, og regulering med færdselstavler eller afstribning undgås så vidt muligt eller holdes på et minimum. I stedet tilstræbes en situation, hvor den kørende trafiks hastighed er så lav, at al regulering kan erstattes af gensidig hensyntagen og interaktion mellem trafikanterne i gaderummet, og hvor det er attraktivt og trygt for fodgængere at færdes på langs og på tværs af gaderummet i hele dets bredde.

I forhold til området langs letbanesporene på Aarhus Havn, kan det efter Vejdirektoratets vurdering ikke anses som ”Shared Space”. Området er klart og tydeligt opdelt i færdselsarealer for den kørende trafik. Eksempelvis er letbanens sporareal afgrænset af en række lodrette steler, og ud mod havnearealet, hvor fodgængere kan færdes, er letbanesporet yderligere markeret med en bred hvid stribe. Samtidig er der enkelte steder langs havnen etableret signal-regulerede fodgængerfelter på tværs af letbanesporene.”



Side 4/4

Med venlig hilsen

Thomas W. Danielsen

Thomas Danielsen