

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 26. april 2007

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af et letbanesystem i Århus

[af Morten Homann (SF) m.fl.]

1. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 9. januar 2007 og var til 1. behandling den 6. februar 2007. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i 3 møder.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 4 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, DF, KF og RV) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse* ved 2. behandling.

Venstres, Det Konservative Folkepartis og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget er positivt stemte over for at etablere en ny letbane i Århus og noterer med tilfredshed, at det allerede er besluttet, at en sådan letbane skal projekteres hurtigst muligt med økonomisk tilskud fra staten. V, KF og RV er også positivt stemte over for en statslig medfinansiering af selve letbanen, men finder det i strid med al sund fornuft og praksis i trafikpolitik på forhånd at afsætte et bestemt beløb, før man overhovedet har projekteret letbanen, og når man følgelig hverken kender anlægsomkostninger eller passagerindtægter m.v. Af denne grund stemmer V, KF og RV imod beslutningsforslaget.

Et *mindretal* i udvalget (S) vil stemme hverken for eller imod beslutningsforslaget.

Socialdemokratiets medlemmer af udvalget bakker fuldt og helt op om en letbane i Århus med statslig medfinansiering, så snart beslutningsgrundlaget foreligger. Socialdemokraterne bemærker, at det var den socialdemokratiske partiformand, der som den første satte den århusianske letbane på den landspolitiske dagsorden, og mindretallet er derfor bekymret over den passivitet, regeringen og partierne i trafikaftalen udviser med hensyn til at finde en løsning på de helt akutte problemer, der er i den østjyske trafik.

Socialdemokraterne kan dog med tilfredshed notere sig, at der synes at være et skred i gang hos regeringen, der først var lodret imod en letbane, men som nu taler mere positivt om den socialdemokratiske idé.

Socialdemokraterne påpeger dog, at der på nuværende tidspunkt mangler et grundlag at træffe beslutning ud fra, hvorfor det er for tidligt at lægge sig fast på et konkret beløb, sådan som beslutningsforslaget lægger op til.

Socialdemokraterne opfordrer derfor regeringen til at lade handling følge de fine ord ved behandlingen af dette beslutningsforslag og hurtigst muligt iværksætte det fornødne arbejde, så et beslutningsgrundlag kan foreligge snarest muligt, så staten i samarbejde med de kommunale myndigheder derefter kan træffe beslutning om en letbane i Århus. Socialdemokraterne kan derfor hverken stemme for eller imod beslutningsforslaget.

Et andet mindretal i udvalget (SF og EL) indstiller beslutningsforslaget til vedtagelse uændret.

Enhedslistens medlem af udvalget kan give fuld opbakning til SF's beslutningsforslag. EL er helt enig med forslagsstillerne i, at der er tale om en opgave af national betydning, som staten har et medansvar for, når det gælder medfinansiering. Opgaven er for stor – ca. 2 mia. kr. – til, at Århus Kommune og nabokommuner kan klare det alene. Når staten kan støtte byggeriet af den københavnske metro, bør man også kunne støtte anlæg af en letbane i landets næststørste by.

EL vil gerne have sat tempoet for anlægsarbejdet op. Ifølge det oplæg, som Århus Kommune har fremlagt, vil det vare en halv snes år, inden den første letbane kører, og det er alt for længe. Hvis ikke processen speedes op, vil centrale dele af Århus forinden være blevet kvalt i biler.

Letbaneprojektet vedrører ikke kun Århus, men er et projekt, der kan få ganske stor betydning for regionens pendlere. Vi har med tilfredshed set, at regionsformanden, Johannes Flensted-Jensen, ikke alene ønsker letbanen ført ud i regionen, men også har udtrykt vilje til, at regionen skyder penge i letbanen. I Favrskov Kommune, der er storleverandør af pendlere til Århus, vender borgmesteren sig dels mod, at hans kommune ikke har været med i drøftelserne om letbanen, dels mod, at den først kommer til kommunen i 2025, hvilket han finder er for sent.

Venter man for længe med at føre letbanen ud til de forstæder, hvor pendlere bor, får man ikke sat en prop i bilistpendlingen, og det er jo ét af formålene med at anlægge den. Desuden skal man passe på ikke at gentage den fadæse, man lavede, da metroen i København blev anlagt. Som følge af den fatale linjeføring endte den som en lokalbane, der ikke har været i stand til at mindske den alt for store bilistpendling – en fadæse, som den planlagte metrocityring efter alt at dømme vil gentage.

Også sammenkoblingen af Odderbanen og Grenåbanen har EL's fulde støtte. Dog mener vi, at letbanen vil kunne opnå et langt større passagerunderlag, hvis den kører ad Skanderborgvej-Frederiks Allé og ikke som planlagt i banegraven ind til Århus H.

Meningen med en letbane er, at den skal dæmpe biltrafikken, idet den reducerer det vejareal, bilisterne har til rådighed. Nedsættes fremkommeligheden på vejene, vil der ske en større overflytning fra bil til letbane, når bilisterne opdager, at letbanen er hurtigere. Indføres der tillige restriktioner i de centrale bydele i form af parkeringsrestriktioner m.v., kan den kollektive trafik vise sig at blive langt mere attraktiv, end kommunens rapport lader forstå. Erfaringer fra de byer kloden rundt, hvor der kører letbaner, viser da også, at der kan være tale om endog meget store rejsetidsreduktioner.

Ej heller må letbaneprojektet blive en gentagelse af, hvordan forbedringer ét sted i det kollektive trafiksystem fører til, at der sker samtidige forringelser og nedskæringer andre steder i systemet. Vel skal der ske justeringer, hvor busser og letbaner kører ad de samme ruter, men ikke i det omfang, som var tilfældet i København, da man indførte A-busserne og metroen. En reduktion af busnettet for at kunne finansiere en del af letbanen må ligeledes frarådes, fordi det vil give forringelser i form af flere omstigninger og længere gangafstande.

Endelig opfordrer EL til, at både de borgere, der skal bruge letbanen som rejsende, og de, der får den som nabo, inddrages i langt højere grad. Såvel organisationer som enkeltpersoner har givet ud-

tryk for, at de ikke i tilstrækkelig grad har været inddraget i debatten, og at kommunen stort set kun har beskæftiget sig med sit eget projekt.

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)

Magnus Heunicke (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)

Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Rune Lund (EL)

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurin (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

Bilag 1**Oversigt over bilag vedr. B 72****Bilagsnr. Titel**

- | | |
|---|---|
| 1 | Tidsplan for udvalgets behandling af beslutningsforslaget |
| 2 | Trafiksektoren fremsender invitation til møde om letbanen i Århus – status og kommende tiltag – 16/4-07 i Århus |
| 3 | Tidspunkt for afgivelse af betænkning over beslutningsforslaget |
| 4 | 1. udkast til betænkning |

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende B 72**Spm.nr. Titel**

- | | |
|---|---|
| 1 | Spm., om der er lavet en formel aftale eller tilsvarende givet et principielt tilsagn om en statslig bevilling, førend der forelå en VVM-redegørelse, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 2 | Spm. om, hvor store statslige bevillinger der er knyttet til de forskellige etaper af metroen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 3 | Spm. om statslig medfinansiering af etableringen af et letbanesystem i Århus, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 4 | Spm. om, hvornår det forventes at Folketinget kan træffe beslutning om tilslutning til og eventuel medfinansiering af etableringen af et letbanesystem i Århus, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |