



Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

28. november 2011

PEHE

(e-mail til koltrafik@trm.dk med kopi til bgk@trm.dk)

Bemærkninger til udkast til lovforslag om Aarhus Letbane

DI Transport takker for det fremsendte udkast til lovforslag om Aarhus Letbane.

Helt overordnet finder vi det meget positivt, at der i forhold til finansieringen af anlægsprojektet nu er fundet en konstruktion, der dels understreger den statslige interesse i at medvirke til udvikling af infrastrukturen i Aarhus-området, men som samtidig fastholder det driftmæssige ansvar i regionen. For den videre proces skal vi anbefale, at det overvejes hvor vidt projektet eller dele heraf kan gennemføres i et partnerskab mellem offentlige og private aktører.

Til selve lovforslaget har vi nedenstående principielle bemærkninger.

Lovforslaget omhandler anlæg af en 12 km dobbeltsporet letbane på strækningen mellem Aarhus H og Lystrup. Banen er elektrificeret og vil, som det er sædvanen med sporvognslignede transportformer, operere i blandet trafik. Det påtænkes endvidere at koble den nye letbane sammen med Grenåbanen mod nord og Odderbanen mod syd. Sidstnævnte nærbaner er i dag dieseldrevet, men foreslås omdannet fra jernbanedrift til letbanedrift, således at der fremover kan opereres som letbane fra Odder til Grenå.

Det fremgår dog af lovbemærkningerne (bl.a. side 16), at man ønsker at fastholde muligheden for at kunne køre godstog om natten på strækningen mellem Grenå og Aarhus H. Der har ikke været godstrafik på strækningen i en lang årrække, og vi stiller os tvivlende overfor, at der eksisterer et potentiale, der kan retfærdiggøre konsekvensen af at fastholde muligheden. Fastholdelse vil alt andet lige medføre, jf. også punkt 11 i lovbemærkningerne, at det nye transportsystem omfattes af EU's interoperabilitetsregler, og hermed formentlig også af lokomotivførerdirektivet. Muligheden for at omfatte letbanen af et fleksibelt normsæt (såsom Bostrab eller lignende), der er indrettet til sporvognslignende drift i blandet trafik, vil i så fald fortabes. Vi estimerer, at dette valg øger driftsomkostningerne med mindst 15 – 20 mill. kr. per år. Vi anbefaler derfor, at det genovervejes, hvorledes systemet kan indrettes, så der kan opereres udenfor interoperabilitetsreglerne, men i stedet under den mest fleksible og omkostningseffektive driftsnorm, der kan formuleres.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

transport@di.dk
transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18 Sundkrogsvej 20
København V København Ø

CVR: 16 07 75 93

Når (hvis) Grenåbanen fremover skal opereres som letbane, vil banen ikke længere skulle indgå i Banedanmarks signalprojekt. Det bør overvejes om den besparelse, der således opstår i signalprojektet (formentlig mellem 200 og 250 mill. kr.), i stedet kan anvendes til elektrificering af Grenåbanen. Derved opnås en nemmere adgang til at fokusere på indkøb af elektrisk letbanemateriel. Der findes et stort udbud af elektrisk materiel, hvorimod der kun findes en enkelt producent af hybridmateriel (diesel / elektrisk). Et fuldt elektrificeret transportsystem vil reducere den tekniske og den driftsmæssige kompleksitet, hvormed systemets regularitet kan optimeres.

Vi bemærker, at det forudsættes at Banedanmark fortsætter som infrastrukturforvalter på den strækningssdel, der i dag er Grenåbanen, mens Letbaneselskabet skal varetage infrastrukturforvaltningen på den øvrige del. En todeling af infrastrukturansvaret vil ikke lede til den højest mulige transparens endsige effektivitet. Vi anbefaler derfor, at modellen genovervejes, således at det samlede infrastrukturansvar placeres i letbaneselskabet (eller dennes operatør).

Letbaner er i Danmark omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet. Der skal derfor udarbejdes en safety case, der danner grundlag for udstedelse af sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse. Vi anbefaler, at det allerede på nuværende tidspunkt fastlægges, hvor ansvaret for udarbejdelsen af safety casen placeres.

Lovens § 2 beskriver konditionerne for parternes respektive tilkøb og udnyttelse af optioner. Det fastlægges i den forbindelse, at den part der ønsker tilkøbet / optionen, også er den part, der betaler for samme. Det er efter vores opfattelse et rigtigt princip. Det bør dog i processen tilsikres, at mulighederne for tilkøb / optioner er holdt på et absolut minimum i selve udbudsmaterialet. Efterfølgende frihedsgrader vil kunne fordyre projektet markant.

Spørgsmålet om moms, f.eks. i overdragelsen mellem anlægsselskab og drifts- og vedligeholdelsesselskab, berøres overraskende nok ikke i lovforslaget eller bemærkningerne til lovforslaget. Alt andet lige må konstruktionen i letbaneprojektet være identisk med metroen i København. Her indgår momsovervejelser i det bagvedliggende lovgrundlag. Vi anbefaler, at der i de endelige lovbemærkninger indgår en udredning af letbaneprojektets momsforhold.

Vi står naturligvis til rådighed i den videre proces.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
DI Transport
Direkte: 33 77 46 72
E-mail: pehe@di.dk