



Til lovforslag nr. L 77

Folketinget 2011-12

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 22. marts 2012

## Betænkning

over

### Forslag til lov om Aarhus Letbane

[af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)]

#### 1. Ændringsforslag

Enhedslisten har stillet 12 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 25. januar 2012 og var til 1. behandling den 2. februar 2012. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

#### Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 7. november 2011 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 53. Den 25. januar 2012 sendte transportministeren de indkomne hørings svar og et notat herom til udvalget.

#### Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 1 skriftlig henvendelse fra Frantz Fischer, Aarhus N.

Transportministeren har over for udvalget kommenteret den skriftlige henvendelse til udvalget.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 54 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

#### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af DF og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (DF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de under nr. 1, 3 og 5 stillede ændringsforslag.

Dansk Folkeparti mener, at letbaner (sporvogne) er fremtidens løsning til kollektiv trafik i de større byer, da det er godt for miljøet, og der er stor komfort.

Det var vigtigt for Dansk Folkeparti, at der i aftalen om grøn transportpolitik fra 2009 blev afsat midler til Aarhus Letbane.

Med vedtagelsen af anlægsloven sættes Aarhus Letbane for alvor i gang, og bliver forhåbentlig sammen med det allerede besluttede Ring3-letbane-projekt i København frontløber for lignende projekter i Odense og Aalborg.

Der er ingen tvivl om, at Aarhus Letbane vil give et kæmpe løft til den kollektive trafik i området og på sigt også i omegnskommunerne, når letbanen løbende skal udbygges. En barriere for denne udbygning, bl.a. til Grenaa og Odder, er imidlertid den manglende elektrificering af strækningen Grenaa-Odder.

Denne elektrificering er i lovforslaget en tilvalgsordning, som skal finansieres af bl.a. Norddjurs Kommune. Det virker ikke rimeligt, at dele af letbanen skal være tilkøb og derfor afhængig af, om den enkelte kommune har råd. Da elektrificering er en væsentlig forudsætning for at få letbanen til Grenaa og Odder, burde denne naturligvis være en del af anlægsloven. Dansk Folkeparti støtter derfor Enhedslistens ændringsforslag nr. 1, 3 og 5.

Et *andet mindretal* (EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Enhedslisten er generelt positivt indstillet over for lovforslaget, idet det ikke alene udbygger og forbedrer den kollektive trafik i Aarhusområdet. Letbanen vil også kunne tiltrække mange bilister og vil derved lette trængsels- og miljøproblemerne i området. Lovforslaget, som det foreligger, indeholder imidlertid en række mangler i forhold til den opgave, som skal løses, og derfor stiller Enhedslisten nedenstående ændringsforslag til lovforslaget.

Det er således vigtigt for Enhedslisten at sikre, at Aarhus Letbane I/S ikke opløses, men fortsætter sit arbejde med at sikre yderligere udbygning af letbanen i Aarhusområdet, jf. ændringsforslag nr. 7. Samtidig ønsker Enhedslisten, jf. ændringsforslag nr. 8, at staten er med til at påtage sig ansvaret for letbanens videre drift, ligesom det er tilfældet med Me-

troen. Endvidere foreslår Enhedslisten med ændringsforslag nr. 1, 3 og 5, at letbanen elektrificeres, og at Banedanmark overtager ansvaret for banens infrastruktur. Ændringsforslagene vil sikre, at der ikke skabes unødvendige og komplicerede grænseflader mellem el- og dieseldrift og i forhold til ansvaret for banens infrastruktur, som skal placeres i Banedanmark.

Desuden er det centralt for Enhedslisten, at etableringen af Aarhus Letbane sker med en klar social profil. Derfor har Enhedslisten stillet ændringsforslag nr. 2 om en social klausul, således at udbuddet af letbanen skal indeholde krav om ansættelse af erhvervsuddannelses- og erhvervsgrunduddannelseselever.

Endelig lægger Enhedslisten med ændringsforslag nr. 4 vægt på, at medlemmerne af bestyrelsen af Aarhus Letbane I/S har stor faglig indsigt i kollektiv trafik, trafikplanlægning og samspillet mellem de forskellige transportformer.

Ud over de stillede ændringsforslag er det generelt Enhedslistens opfattelse, at anlægsbudgettet til Aarhus Letbane bør forhøjes til et sådant niveau, at letbanen kan etableres, så den lever op til det driftsmæssige, teknologiske og service-mæssige niveau, der er det gennemsnitlige for andre europæiske letbaner. Det bør således ikke være nødvendigt for kommunerne at anvende tilkøbsydelse for at opnå et niveau, der svarer til normen for moderne letbaner i de lande, vi normalt sammenligner os med. Det vil sige, at elektrificering og minimum halvtimesdrift på de yderste strækninger og lign. ikke skal være tilkøbsydelse.

Enhedslisten ser desuden gerne, at Grenaabanen renoveres til nutidig standard. Det vil sige, at de mere end 60 år gamle skinner og sveller udskiftes. Dette skal også omfatte strækninger, dæmninger med blød jordbund m.v. Enhedslisten foreslår endvidere, at Grenaabanen opgraderes fra de nuværende 75 km/t til 120 km/t, og at Grenaabanen udbygges til godstrafik med kørsel efter jernbanesikkerhedsdirektivet.

Enhedslisten lægger vægt på, at letbanen skal have fuld internetdækning i alle letbanetog på den samlede strækning i form af trådløst internet til fri afbenyttelse. Enhedslisten mener endelig, at der skal stilles krav til førere af letbanen, der svarer til de krav, der stilles til lokoføreraspiranter. Eventuelt kan letbanen være en »forskole« for dem, der senere ønsker at uddanne sig til lokofører.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin 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.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Ændringsforslag

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *mindretal* (DF):

##### Til § 2

1) I *stk. 2* indsættes som *2. pkt.*:

»Der gennemføres elektrificering af hele letbanestrækningen.«

[Hele Aarhus Letbane elektrificeres i stedet for elektrificering som tilkøb]

##### Til § 4

Af et *mindretal* (EL):

2) Efter *stk. 2* indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Udbuddet af letbanen skal indeholde krav om ansættelse af erhvervsuddannelses- og erhvervsgrunduddannelseselever.«

*Stk. 3* og *4* bliver herefter *stk. 4* og *5*.

[Krav om social klausul om praktikpladser i udbuddet af anlæg af letbanen]

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *mindretal* (DF):

3) *Stk. 3*, der bliver *stk. 4*, udgår.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

Af et *mindretal* (EL):

##### Til § 5

4) Efter *stk. 2* indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Bestyrelsen skal primært bestå af personer med stor faglig indsigt i kollektiv trafik, trafikplanlægning og samspillet mellem de forskellige transportformer.«

*Stk. 3-5* bliver herefter *stk. 4-6*.

[Krav til bestyrelsesmedlemmers kompetencer]

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *mindretal* (DF):

##### Til § 10

5) *Stk. 3* udgår.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 1]

Af et *mindretal* (EL):

##### Til kapitel 4

6) Kapiteloverskriften affattes således:

»Fortsættelse af Aarhus Letbane I/S og oprettelse af et driftsselskab«

[Sikring af fortsættelse af Aarhus Letbane I/S og oprettelse af et driftsselskab]

##### Til § 14

7) *Stk. 1* affattes således:

»Aarhus Letbane I/S fortsætter sin virksomhed og bidrager teknisk og finansielt i forbindelse med anlæg af øvrige planlagte letbanestrækninger i Aarhusområdet.«

[Fortsættelse af Aarhus Letbane I/S i stedet for opløsning af selskabet]

**8) Stk. 2** affattes således:

»Stk. 2. Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland opretter et driftsselskab, der har til formål at stå for driften af Aarhus Letbane. Banedanmark tildeles ansvaret for vedligeholdelsen af letbanens infrastruktur. Driftsselskabet etableres som et interessentskab, og selskabet kan oprette datterselskaber.«

[Staten indgår i driftsselskab, og Banedanmark vedligeholder letbanens infrastruktur]

**9) I stk. 3 og 5** ændres »drifts- og infrastrukturselskabet« til: »driftsselskabet«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 8]

**10) I stk. 4** ændres »drifts- og infrastrukturselskab« til: »driftsselskab«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 8]

**11) I stk. 6** ændres »drifts- og infrastrukturselskabets« til: »driftsselskabets«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 8]

Til § 26

**12) I det under nr. 1** foreslåede § 5, stk. 6, ændres »drifts- og infrastrukturselskabet« til: »driftsselskabet«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 8]

#### B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1, 3 og 5

Enhedslisten vil med ændringsforslagene sikre, at hele letbanen elektrificeres. Dieseldrift på forskellige dele af letbanen vil ikke være til gavn for miljøet, og det bør søges at minimere udledning fra dieselmotorer, særlig i bymæssig

bebyggelse. Desuden kan det med en fuldstændig elektrificering undgås at skulle indkøbes hybridmateriel, der dels er dyrere i indkøb, dels vil medføre større vedligeholdelsesomkostninger i forhold til ren eldrift.

Til nr. 2

Aarhus Letbane I/S skal, jf. lovforslagets § 4, foretage offentligt udbud af anlæg af letbanen.

Enhedslisten foreslår med ændringsforslaget, at udbudsmaterialet skal indeholde krav om ansættelse af erhvervsuddannelses- og erhvervsgrunduddannelseselever i forbindelse med udførelse af anlægget af letbanen. Et sådant krav om sociale klausuler vil bidrage til at skaffe relevante praktikpladser til elever i erhvervsuddannelser og erhvervsgrunduddannelser.

Til nr. 4

Enhedslisten foreslår med ændringsforslaget, at der i forbindelse med udpegning af bestyrelsesmedlemmer skal lægges vægt på indsigt i forhold vedrørende kollektiv trafik, trafikplanlægning og samspillet mellem forskellige transportformer.

Til nr. 6-12

Der lægges i lovforslaget op til, at Aarhus Letbane I/S opløses, når letbanen er færdigbygget.

Enhedslisten foreslår med ændringsforslag nr. 7, at Aarhus Letbane I/S i stedet bevares og bidrager teknisk og finansielt til gennemførelsen af de øvrige planlagte letbanestrækninger i Aarhusområdet.

Enhedslisten foreslår med ændringsforslag nr. 8 at staten skal deltage i det nye driftsselskab ligesom det er sket i forbindelse med metroen i København. Desuden tildeles ansvaret for vedligeholdelsen af letbanens infrastruktur Banedanmark.

Ændringsforslag nr. 6 og 9-12 er konsekvensændringer som følge af ændringsforslag nr. 7 og 8.

*Benny Engelbrecht (S) fmd. Karin Gaardsted (S) Magnus Heunicke (S) Mette Reissmann (S) Orla Hav (S)*

*Rasmus Prehn (S) Torben Hansen (S) Andreas Steenberg (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV) Lone Loklindt (RV)*

*Jesper Petersen (SF) Anne Baastrup (SF) Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V)*

*Martin Geertsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V) nfmd. Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V)*

*Karsten Nonbo (V) Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF) Jørn Dohrmann (DF)*

*Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Lars Barfoed (KF) Tom Behnke (KF)*

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	9
Socialdemokratiet (S)	44	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1

Socialistisk Folkeparti (SF)	16	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1

---

### Oversigt over bilag vedrørende L 77

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra transportministeren
2	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Fastsat tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	1. udkast til betænkning
5	Henvendelse af 7/3-12 fra Frantz Fischer, Aarhus N
6	2. udkast til betænkning

### Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 77

Spm.nr.	Titel
1	Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorfor Odder Kommune og Odderbanen ikke omtales i lovforslaget, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om ministerens kommentar til Letbanesamarbejdets anmodning i høringssvar af 25/11-11 om mulighederne for, at en eventuel senere udvidelse af letbanen med nye linjer indgår i det nuværende projektarbejde, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorfor staten indtager en så tilbagetrukket rolle i forhold til den planlagte udbygning af et letbanelinje i Aarhus, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvordan letbaneselskabet vil være stillet i tilfælde af tvist med entreprenøren eller andre, efter at staten har overdraget sin andel til letbaneselskabet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorfor staten forbliver i Metroselskabet og dermed bliver en del af den tvist, som COMET har rejst mod selskabet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt der er EU-bestemmelser, der hindrer, at driften af en letbane i Aarhus gives i koncession til f.eks. Midttrafik uden at sende driften i udbud, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt der er eksempler på større anlægsopgaver her i landet, hvor det er byderen på en konkret opgave, der bestemmer driftsformen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm., om ministeren kan gøre rede for, med hvilken begrundelse etablering af værksted og depot samt elektrificering af hele strækningen fra Odder til Grenaa ikke indgår i anlægsbudgettet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt der ved metrobyggeriet i København tilbydes »tilkøbsydelse« til deltagende kommuner i lighed med, hvad der i lovforslaget tilbydes kommunerne i det midtjyske og på Djursland, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 10 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt det afsatte beløb på 1,4 mia. kr. indeholder reserve, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvor meget Djurslandskommunerne skal betale i tilkøbsydelse, for at letbanen vil blive elektrificeret hele vejen til Grenaa, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvor meget Djurslandskommunerne skal betale i tilkøbsydelse, for at driftsomfanget kan udvides til halvtimesdrift, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvordan Djurslandskommunerne sikres adgang til billige lån til finansiering af eventuelle tilkøbsydelse, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm., om der indføres et princip, der også vil finde anvendelse ved motorvejsbyggeri i områder med et spinkelt trafikunderlag, hvor kommuner og regioner vil blive stillet over for et lignende krav med hensyn til anlæg af f.eks. lokale broer, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvor meget det vil koste for letbaneselskabet at opbygge og drive sin egen infrastrukturorganisation sammenlignet med, hvad det vil koste at overlade hele opgaven til Banedanmark, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm., om ministeren vil uddybe, hvem det er mest hensigtsmæssigt for, »at den mest hensigtsmæssige løsning(er), at Grenaabanen forbliver i statslig regi«, når den øvrige del af strækningen skal overgå til andet selskab/anden operatør, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm., om ministeren er opmærksom på de grænsefladeproblemer, der kan/vil opstå, når der er to infrastrukturforvaltere, der får ansvaret for letbanen fra Odder til Grenaa, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt der er opnået enighed mellem Banedanmark, Region Midtjylland og Aarhus Kommune om renovering og fremtidigt vedligehold af Grenaabanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvordan letbaneselskabet er stillet, såfremt Banedanmark ikke kan/vil imødekomme letbaneselskabets krav til f.eks. baneanlæggets tekniske niveau, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt og i hvilket omfang letbaneselskabet kan gøre Banedanmark ansvarlig for et ikketilfredsstillende teknisk niveau, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt der vil ske en opgradering af Grenaabanen fra 75 km/t til 100 km/t, og hvad det vil koste, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt istandsættelse af Grenaabanens perroner, hvis tilstand er under middel, jf. »Vedligeholdel-

- sesrapport for Grenaabanen«, samt forhøjelse af perronerne til 55 cm vil være tilendebragt, inden letbanen påbegynder driften, eller hvorvidt det vil være en tilkøbsydelse for Djurslandskommunerne, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt hele letbanestrækningen vil have fuld it-dækning, når den tages i brug, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm., om ministeren kan be- eller afkræfte, at det vil koste ca. 150 mio. kr. at renovere Grenaabanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm., om ministeren kan be- eller afkræfte, at skinner og sveller på Grenaabanen har en alder på 50-60 år, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt Grenaabanen vil blive overdraget uden vedligeholdelseefterslæb, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt Banedanmarks rapport »Vedligeholdelsesrapport for Grenåbanen 2011« er valid, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm., om ministeren vil forholde sig til, at COWI i sin kommentar til Banedanmarks rapport om Grenaabanen skriver (afsnit 2.2.1. ), at »På sporområdet er det meget sparsomt mht. dokumentationen for tilstanden af sporet«, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm., om ministeren kan forholde sig til, at COWI i sin kommentar til Banedanmarks rapport om Grenaabanen skriver (afsnit 2.3): »Det er ikke muligt at se, hvordan omkostningerne fordeler sig over en 10 års periode«, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt der vil blive fulgt op på COWI's anbefaling om at »supplere den foreliggende rapport [»Banedanmarks rapport om Grenåbanen«] med en vurdering af andre forhold som ikke direkte er forankret i en vedligeholdelsesorganisation, men kan have betydning for banens fremtidige omkostninger til drift og vedligehold«, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm., om ministeren finder det hensigtsmæssigt, at Banedanmarks rapport om Grenaabanen ifølge COWI mangler en vurdering af føringsveje (kabelrender, -brønde og -blokanlæg), til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm., om ministeren kan gøre rede for divergensen i Banedanmarks rapport om Grenaabanen, hvor det side 5 hedder, at »der er ikke konstateret blød bund på strækningen«, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm., om ministeren finder, at COWI's kommentar til Banedanmarks »Vedligeholdelsesrapport for Grenåbanen 2011« er valide, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt det fremmer letbanens succes, at reduceret drift gøres muligt, allerede inden letbanen er blevet anlagt, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 35 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvor meget det vil koste, såfremt letbanen på hele strækningen designes til a) dieseldrift, b) eldrift eller c) hybriddrift (en blanding mellem a og b), til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm., om ministeren kan gøre rede for, om der i Europa findes andre hybridletbaner end Kassels, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 37 Spm. om, hvordan ministeren forholder sig til kørsel med godstog på letbanen mellem Aarhus og Grenaa Havn, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 38 Spm., om ministeren finder, at samfundet får en god udnyttelse af de investerede midler, såfremt letbanen ikke designes, så det bliver muligt at betjene Grenaa Havn med godstog, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm., om ministeren kan be- eller afkræfte DI Transports tal, jf. høringssvaret, om at driftsomkostningerne i forbindelse med godstogskørsel på Grenaabanen vil beløbe sig til 15-20 mio. kr. p.a., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm., om ministeren vil inddrage anlæg af et selvstændigt tracé til godstog mellem Grenaabanen og længdebanen ved Geding, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt kørsel med godstog på letbanen indebærer, at denne så også skal være omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvilke uddannelseskrav, der vil blive stillet til det personel, der skal føre letbanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt der i de europæiske lande, hvor der kører letbaner, anvendes buschauffører til betjening af letbanerne eller personel, der kan leve op til kravene om at blive lokofører, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt det vil være i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet, at en letbane, der er underlagt direktivets bestemmelser, føres af buschauffører, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt det vil være muligt kun at lade letbanen være omfattet af lokomotivførerdirektivet, mens der dispenseres fra interoperabilitetsdirektivet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt der skal udarbejdes individuelle og detaljerede arbejdsbeskrivelser ved nedlæggelse af hver enkelt usikrede jernbaneoverkørsel på Grenaabanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorledes Banedanmark vil håndtere de overkørsler, hvor bygninger/terrænforhold forhindrer en forbedring af oversigtsforholdene, til transportministeren, og ministerens svar herpå



- 
- 48 Spm., om ministeren kan gøre rede for, i hvilket omfang der vil blive etableret alternative krydsninger af Grenaabanen – især for de lette trafikanter – i forbindelse med at der nedlægges overkørsler, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 49 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorledes Banedanmark vil håndtere de fire overkørsler i Risskov, som erfaringsmæssigt har vist sig at være problematiske, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm., om ministeren kan gøre rede for Banedanmarks erfaringer med sensorteknologi til overvågning af baneoverkørsler og dæmninger omkring banestrækninger, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm., om ministeren kan gøre rede for, hvorvidt det vil være muligt i letbanen at medtage cykler, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm., om ministeren kan gøre rede for, i hvilket omfang eldriftsservituten vil blive gennemført med den fornødne konsekvens på strækningen Odder-Grenaa, når dette ikke er tilfældet på de nuværende elektrificerede strækninger, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm. om, hvordan kommunerne med letbane uden for Aarhus sikres indflydelse på letbanedriften og letbanens udformning i deres område, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 54 Spm., om ministerens kommentar til henvendelsen af 7/3-12 fra Frantz Fischer, Aarhus N, til transportministeren, og ministerens svar herpå