

Letbanebus

13/19557 Åben Sag

Sagsgang

MTU, ØK

Sagsfremstilling

Forvaltningen har undersøgt vilkår og muligheder ved at gennemføre halvtimesdrift mellem Ryomgård og Grenaa i myldretiden ved indsættelse af togbus som supplement til letbanen. Undersøgelsen går på, at der indsættes en bus, som kører de manglende letbaneafgange i myldretiden mellem Grenaa og Ryomgård via Trustrup.

Forvaltningen har forhørt sig hos Midttrafik, som informerer, at den pågældende køreplan for en letbanebus vil tage 40 minutter mellem Grenaa og Ryomgård via Trustrup. Der skal 2 kontraktbusser til at køre den ønskede forlængelse af letbanen i myldretiden, svarende til en årlig udgift på 1,91 mio. kr. Det vil give 2 dobbeltafange om morgenen og 3 dobbeltafange om eftermiddagen og dermed halvtimesdrift mellem Grenaa og Ryomgård sammen med Letbanens linje L1.

Køretiden for letbanen mellem Ryomgård og Grenaa er 24 minutter mod Aarhus og 22 minutter mod Grenaa, hvilket giver en væsentlig længere rejsetid med bussen end toget. For at nå letbanetoget i Ryomgård kl. 7.09, skal bussen ankomme i Ryomgård kl. 7.04, og skal derfor køre fra Grenaa allerede kl. 6.24, hvilket kun er 12 minutter efter, at den foregående letbaneafgang er kørt fra Grenaa. Tilsvarende kan bussen mod Grenaa først køre kl. 7.10 fra Ryomgård, da letbanetoget ankommer kl. 7.05. Bussen ankommer så kl. 7.50 i Grenaa, blot 10 minutter før næste letbaneafgang ankommer i Grenaa.

Erstatningsbusserne der kørte, mens letbanen blev bygget færdig, var ikke en populær løsning, og blev kritiseret for lang rejsetid, upålidelighed og dårlig komfort i forhold til toget. Ovenstående løsning minder meget om erstatningsbusserne. Det er umuligt at sige, hvor mange der ville anvende løsningen med den længere rejsetid. Det at man mod Ryomgård skal afsted fra Grenaa blot 12 minutter efter foregående afgang, og at man mod Grenaa kun ankommer 10 minutter før den næste letbaneafgang, vil dog gøre løsningen mindre attraktiv for mange. De primære brugere af

Letbanebussen vil formentligt være pendlere, der i dag ikke kan bruge letbanen, fordi de eksisterende afgange gør, at de enten kommer meget for tidligt eller for sent på arbejde.

Trafikmæssigt kan forvaltningen ikke anbefale løsningen, fordi den for de fleste brugere ikke vil være attraktiv, idet letbanebussen, ligesom erstatningsbusserne, tager længere tid end toget, giver dårligere komfort, indebærer ekstra skift undervejs og mod Grenaa kun muliggør en mødetid, som er 10 minutter før den mødetid, som den næste letbaneafgang i dag giver. Om end der lægges op til, at Norddjurs Kommune ikke selv skal betale for løsningen, så vurderes udgiften ikke proportionel med den gavn, som brugere potentielt kan få ud af løsningen. Forvaltningen vurderer, at trafikmæssige begrundelser ikke kan anvendes overfor ejerkredsen med henblik på at de finansierer løsningen, men at begrundelsen kan ligge i, at de lever op til deres forpligtelse om at gennemføre halvtimesdrift mellem Ryomgård og Grenaa.

Baggrund:

Hastighedsopgradering af Ryomgård - Grenaa og en ny krydsningsstationen i Trustrup er begge forudsætninger for at kunne indføre halvtimesdrift til Grenaa. Oprindeligt skulle halvtimesdriften træde i kraft fra Grenaabanens åbning i 2017. Åbningen af Grenaabanen blev forsinket af flere omgange og åbnede først i april 2019. Hastighedsopgraderingen er først endelig godkendt i november 2020, hvorefter toget kan køre de planlagte 100 km/t. Ifølge Aarhus Letbane vil krydsningsstationen først åbne i slutningen af 2021, og halvtimesdriften først igangsættes der, hvilket ifølge Aarhus Letbane skyldes ASAL-konsortiet, som skal udføre arbejdet, samt Covid-19.

Sammenhæng til andre politikker/strategier og fagområder

Opgradering af Grenaabanen til halvtimesdrift blev besluttet af et politisk flertal i Folketinget i aftalen "Metro, letbane, nærbane og cykler" den 12. juni 2014. Heri blev der afsat 54 mio. kr. til hastighedsopgradering af Ryomgård - Grenaa-strækningen, med mulighed for etablering af en krydsningsstation i Trustrup.

Økonomiske konsekvenser

Ingen for Norddjurs Kommune. Region Midtjylland modtager årligt 46 mio. kr fra staten til finansiering af letbanedriften på Grenaabanen. Ifølge svar fra Aarhus Letbanes ejere (Aarhus Kommune og Region Midtjylland) den 18. november 2019 på spørgsmål fra Norddjurs Kommune, fremgår det netop, at de midler kun kan bruges til letbanedrift eller erstatningsbuskørsel på

Grenaabanen og ikke til andre aktiviteter i forbindelse med letbanen. Derfor kan man argumentere for, at letbanebussen, som erstatningsbus for halvtimesdrift med letbanen, bør høre ind under, hvad der kan finansieres af statstilskuddet til Grenaabanen.

Indstilling

Vej- og ejendomschefen indstiller, at

1. letbanebussen ikke anbefales på en trafikmæssig baggrund, og der ikke sendes en henvendelse til letbanens ejerkreds om indsættelse og finansiering af letbanebussen

Alternativt at

2. der rettes en henvendelse til letbanens ejerkreds om indsættelse og finansiering af letbanebussen begrundet i en forpligtelse om at leve op til aftalen om at gennemføre halvtimesdrift mellem Ryomgård og Grenaa.

Beslutning i Miljø- og teknikudvalget den 30-11-2020

Udvalget tiltrådte indstilling 1.

Forvaltningen oplyste på mødet, at en direkte bus mellem Grenaa og Ryomgård over Fannerup vil tage ca. 36 minutter i køretid, og bysamfund, som i dag ikke har bus, vil opleve en bus køre igennem, uden at de kan bruge den. Køres ruten via hovedvejen rute 16 ville det tage cirka 37 minutter i køretid mellem Ryomgård og Grenaa.

Steen Jensen (O) deltog ikke i sagens behandling.

Afbud:

Niels Ole Birk (V)

Bilag: