



midttrafik

Letbanesamarbejdet

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	E-mail	Telefon
16. december 2022	8.8.5-01726-2020	Henrik Juul Vestergaard	huv@midttrafik.dk	8740 8271
		Mai Engbo Boas	mab@midttrafik.dk	8740 8282

Referat af møde i styregruppen, Letbanesamarbejdet i Aarhusområdet

Tid	16. december 2022 kl. 9.00-10.30
Sted	Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg (i konferencelokalet)
Deltagere	Jens Erik Sørensen (JES), direktør, Midttrafik (formand for styregruppen) Trine Buus Karlsen (TBK), mobilitets- og anlægschef, Aarhus Kommune (næstformand) Flemming Frøsig Christensen (FFC), vej- og trafikchef, Silkeborg Kommune Magnus Vilstrup Andersen (MVA), sektionsleder af Veje og Trafik, Randers Komm. Karen Margrethe Høj Madsen (KMHM), Skanderborg Kommune Henning Salling (HS), Region Midtjylland Mads Holm-Pedersen (MHP), Norddjurs Kommune Poul Møller (PM), direktør, Syddjurs Kommune Sidsel Homann (SH), direktør for Teknik og Miljø, Favrskov Kommune Michael Borre (MB), direktør, Aarhus Letbane
	Øvrige: Henrik Vestergaard (HV), leder af Letbanesekretariatet, Midttrafik Mai Engbo Boas (MEB), mobilitetsrådgiver, Letbanesekretariatet, Midttrafik Bent Fredshavn, mobilitets- og anlæg, Aarhus Kommune
Afbud	Simon Wind (SW), mobilitets- og anlæg, Aarhus Kommune Henning Haahr (HH), kommunaldirektør, Odder Kommune Kim Kofod Hansen, Region Midtjylland Kim T. Jensen, Norddjurs Kommune

Dagsorden

- 1. Godkendelse af dagsorden**
- 2. Opfølgning på dialogoplæg om byudvikling og højklasset kollektiv infrastruktur**
- 3. Trafikmodel for Aarhus –mulighed for samarbejde, udvidelse og brug**
- 4. Status for studietur for Letbanerådet**
- 5. Analyse af potentialet for stationsåbninger og -lukninger**
- 6. Fastlæggelse af endeligt driftsoplæg på etape 1**
- 7. Orientering om status på etape 2 og BRT på Ringvejen**
- 8. Orientering om status på etape 1**
- 9. Status på det lokale arbejde med ny regionalbane mellem Silkeborg og Aarhus**
- 10. Henvendelse til Transportministeriet vedr. Grenaabanen og pulje til mere trygge og attraktive stationer**
- 11. Nye datoer for styregruppemøder 2023**
- 12. Evt.**

1. Godkendelse af dagsorden

2. Opfølgning på dialogoplæg om byudvikling og højklasset kollektiv infrastruktur

Sekretariatet har udsendt dialogoplæg om stationsnær byudvikling til Folketingets Transportudvalg samt til Letbanesamarbejdets parter, hvor det medmindre andet blev aftalt er sendt til teknisk udvalg eller tilsvarende.

Sekretariatet for Folketingets Transportudvalg har kvitteret for modtagelsen og har delt materialet med udvalgets medlemmer.

Dialogoplægget lægger op til at parterne forholder sig til om der kan være værdi i et tættere og forpligtende samarbejde om stationsnær byudvikling på tværs af kommunegrænser, samt at grundprincipperne i oplægget indarbejdes i kommende planstrategier og kommuneplaner.

Letbanesekretariatet indstiller:

at Medlemmerne af styregruppen kort beretter om deres behandling af dialogoplægget siden sidste møde.

Drøftelse:

HS og SH har givet dialogoplægget til politikerne.

PM fortæller at Syddjurs aktivt arbejder med at fremme byudviklingen som beskrevet i oplægget – næste skridt bliver i det konkrete kommuneplanarbejde.

Også i Randers og Silkeborg er oplægget behandlet politisk og der er opbakning til udvikling omkring stationer og i hovedakserne for kollektiv trafik.

KMHM orienterer efter mødet, at der også fra Skanderborg er varm opbakning til samarbejdet og projekterne.

Beslutning:

- Opfølgningen blev taget til efterretning og dokumentet skal fortsat inspirere samarbejdets parter.
- Dokumentet kan indgå i information Midttrafik sender til nyt transportudvalg på Christiansborg.

3. Trafikmodel for Aarhus –mulighed for samarbejde, udvidelse og brug

Aarhus Kommune har i forbindelse med kommunens trafikplanlægning fået udarbejdet en ny trafikmodel, som dækker Aarhus Kommune og de tilstødende kommuner (Syddjurs, Favrskov, Skanderborg og Odder). Modellen omfatter også kollektiv trafik, og den er koordineret med landstrafikmodellen i forhold til trafik ind og ud af området. Modellens zonestruktur er væsentligt mere detaljeret end landstrafikmodellen, og den anvendes også i forbindelse med de igangværende undersøgelser af etape 2 af letbanen.

På baggrund af henvendelser fra andre kommuner om enten at kunne bruge Aarhus Kommunes trafikmodel eller at blive en del af modellen, drøftes mulig udvikling af modellen.

Idet modellen også kan anvendes til fremtidige trafikprojekter indenfor den kollektive trafik, bl.a. Silkeborgbanen, er styregruppen for Letbanesamarbejdet et oplagt forum at drøfte dette mhp. afklaringen af interessen for at udvide modelområdet.

For at afklare interesse for udvidelse af modelområdet, er der siden sidste møde udarbejdet et overblik over de økonomiske konsekvenser for parterne ved deltagelse i modellen, dette er suppleret med eksempler på brug af analyse materialet.

Aarhus kommune og Cowi har udarbejdet et notat.

"Notatet er meget fagligt og de økonomiske skøn er meget overslagsmæssige. Det skyldes især, at der skal foretages nærmere beslutninger om omfanget af både opdatering og omfang."

"Aarhus Kommune vil anbefale, at Aarhus bibeholder sin egen model til lokale beregninger, men at der med udgangspunkt i Aarhusmodellen også arbejdes på at få en regional model for de 8 kommuner, hvor regionale projekter vil kunne beregnes med en større sikkerhed i bl.a. Silkeborg og Randers."

Cowi beskriver modeller med forskellig detaljeringsgrad for udbygning af modellen fra 5 til 8 kommuner.

Overordnet set vurderer Cowi, at det vil være bedst og mest oplagt at udbygge modellen til en detaljeret model med 8 Kommuner, hvor de 3 ekstra Kommuner detaljeres ud fra "mange" zoner, så modellen både kan benyttes internt i alle kommuner og for regionale effekter i de 8 Kommuner. Det vil dog forudsætte, at der laves en aftale om ejerforhold, drift og finansiering på tværs af kommunerne.

Omkostningerne til denne udbygning af modellen anslås til at være 1 – 2 mio. kr. Hertil kommer, at der løbende bør afsættes midler til driften af modellen, så det sikres at den altid er opdateret og klar til beregning af enkelte tiltag. Endvidere skal kommunerne afsætte personaleresourcer til levering af input til modellen.

./.. Aarhus Kommune har til det formål udarbejdet vedlagte notat: *"En samlet trafikmodel for flere kommuner i Østjylland"*.

Letbanesekretariatet indstiller:

at styregruppen drøfter det vedlagte notat mhp. afklaring af interessen for at udvide modelområdet

Drøftelse:

Bent Fredshavn har på de første 3 sider i notatet fremhævet de vigtigste pointer i en mere forståelig tekst. Bent fremhæver, at der i bilag 2 (side 20) er angivet en oversigt vedrørende eksempler på arbejdsopgaver i forbindelse med en opdatering af modellen. Her er der også angivet hvem der står for de forskellige opgaver.

Aarhus Kommunes anbefaling er at lave en regional model, hvor man kan forbedre de tre kommuner der ikke er med i Aarhus' model, her er det vigtigt først at opdatere grænser i forhold til den data der allerede ligger på landstrafikmodellen.

Der er mange forhold, der skal afklares. Hvor skal modellen placeres på kommunal eller rådgivers server, hvordan er bemanningen, licenser og udbud. Og kan alle kommuner opretholde samtidigheden som Aarhus Kommune gør det nu, eller er der indhold i basismodel.

Aarhus anbefaler, at der laves en gruppe med en kontaktperson for hver kommune, der tager en dialog om hvad der skal til for at komme i gang.

FFC ønsker hurtig og løsning til 100.000-200.000 frem for en mere ambitiøs model til 1-2 millioner, for at sikre at ny modelkørsel for Silkeborgbanen kan nå at indgå i beslutningsgrundlaget for banen.

Bent påpeger at det nok koster mere end 200.000 at opdatere modellen, for at den kan vise det der er behov for, da det er ikke nødvendigvis nok at lægge landsmodellen på, der skal ændres på zoner, det er kalibreringen der koster.

Bent foreslår at man sætter en deadline for hvornår man skal bruge dataene, og så lader tiden bestemme detaljeniveauet.

HV siger at den komplette model også vil kunne bruges til beregninger på andre projekter – både for kollektiv trafik og vej. Samtidigt skal der afstemmes med Banedanmarks projektorganisation om de ser en værdi i at bruge modellen.

FFC siger, at Ole Sørensen, Midttrafik, har snakket om at der nok er en bedre samfundsøkonomi på Silkeborgbanen end der er i det materiale der er udarbejdet i 2016. Også derfor vil denne model kunne bruges for at underbygge økonomien.

PM ønsker også at stå sammen om modellen, men udtrykker også bekymret for økonomien i projektet.

Beslutning:

Det blev besluttet:

At de øvrige kommuner i Letbanesamarbejdet udpeger en kontaktperson hvis kontaktoplysninger mailles til Bent Fredshavn <befr@aarhus.dk>. Gruppen sætter sig sammen og finder i samarbejde med Aarhus Kommune og Cowi ud af detaljegraden, økonomien og tidshorizonten på modellen.

4. Status for studietur for Letbanerådet

På styregruppens møde den 16. september 2022 drøftedes en studietur for Letbanerådet til Nantes og St. Nazaire i foråret 2023 bl.a. mhp. at sammenligne BRT og letbaneløsninger.

Det blev besluttet, at sekretariatet skulle forsøge at fastlægge mulige datoer for studieturen hvor formand og næstformand kunne deltage. Begge kan deltage onsdag den 12. april – fredag den 14. april. Herudover er der en mulighed for formanden den 25-27 maj, hvilket dog er torsdag til lørdag, som giver væsentlige begrænsninger i tilrettelæggelsen. Tidspunktet kan endvidere være usikkert på grund af eventuelle regeringsforhandlinger.

Da Aarhus Kommune står foran beslutninger om letbane eller BRT på etape 2 har sekretariatet samtidig undersøgt om Aarhus Kommune har interesse og mulighed for at deltage med flere repræsentanter, herunder rådmanden, men kommunen har meldt tilbage, at rådmanden ikke har mulighed for at deltage i april.

Der samtidig kommet en interessant anden mulig destination for en studietur, som alternativt kunne overvejes som er væsentlig mindre tidskrævende og lettere logistisk, idet der i Kiel i Tyskland er truffet beslutning om etablering af et letbanenet efter flere års vurderinger af et BRT og et letbanenetværk.

Man kan læse nærmere om dette her:

Beslutning i [Kiel bekommt eine Tram](#) (tysk)

Nærmere om undersøgelser m.v. [Omstilling til mobilitet: Et nyt offentligt transportsystem for Kiel](#) (tysk)

En sådan tur kan evt. tilrettelægges med afrejse med bus om aftenen dag 1, overnatning i Kiel og retur sent eftermiddag fra Kiel på dag 2. Formanden vil have væsentlig flere muligheder for at deltage i en kortere studietur.

Et alternativ kunne være at rykke studieturen til efteråret og derved få flere datomuligheder. Dermed adskilles den også tidsmæssigt fra mødet i letbanerådet.

Letbanesekretariatet indstiller:

at det drøftes, om der skal arbejdes videre med at gennemføre studieturen til Nantes og St. Nazaire den 12-14. april 2022 (~~14-16. april 2022~~), eller om sekretariatet i stedet skal arbejde på et alternativ med et besøg i Kiel på et døgn varighed i april/maj 2023

Drøftelse:

HV siger at det har været vanskeligt at finde datoer.

KMHM tilføjer at der er KL topmøde på datoerne 13-14. april.

MB fortæller at Kiel i deres grundige undersøgelse finder ud af at letbane er billigere end BRT. MB understreger også at det er for sent at tage til Kiel i april/maj, hvis det skal fungere som input til Aarhus Kommunes beslutning om teknologivalg.

JES siger at vi skal huske at Letbanesamarbejdet skal understøtte det langsigtede planlægningsperspektiv.

Beslutning:

Det blev besluttet:

5. Analyse af potentialet for stationsåbninger og -lukninger

På mødet i styregruppen den 4. marts 2022 blev det besluttet, at Letbanesekretariatet/Midtrafik i samarbejde med Aarhus Letbane laver en screening af eventuelle ønsker til fremtidige nye standsningssteder og en vurdering af konsekvenserne i form af ændringer i rejsetider og behov for udvidelser i infrastrukturen som følge heraf. I screeningen undersøges også, hvilke stationer det kan overvejes at nedlægge.

Letbanesekretariatet orienterede på mødet den 16. september 2022 om forslag til metode for vurdering af passagerøkonomien for de supplerende stationer til hovedstationer på henholdsvis Grenaabanen og Odderbanen, som kommunerne har ønsket undersøgt.

Det drejer sig om Hornslet Syd, Løgten Nord og Malling Syd. Metoden bygger på, at brugen af de mulige nye stationer estimeres ud fra referencestationer på letbanen, dvs. nuværende stationer, der er supplement til hovedstationer (Hessel, Løgten, Hovmarken, Mølleparken, Nørrevænget og Rude Havvej). Herved opnås der også en vurdering af passagerøkonomien for disse stationer.

På mødet den 16. september præsenteredes de foreløbige resultater. Beregningerne er justeret så arbejdspladser i stationsoplandene indgår på lige fod med beboere i oplandene. Endvidere er den forventede udvikling i befolkning og arbejdspladser frem til 2040 i de relevante zoner for de tre potentielle stationer medtaget. Data til brug for sidstnævnte er hentet fra Aarhus Kommunes trafikmodel.

./ Notat med metode - Screening af fremtidig stationsstruktur på Odderbanen og Grenaabanen - vedlægges.

Resultatet for de tre nye potentielle stationer fremgår af tabellen nedenfor.

Vurdering af potentialet i 3 stationsåbninger	Hornslet Syd	Løgten Nord	Malling Syd
På- og afstigere i alt begge retninger per årsdøgn beregnet fra påstigertal per 1.000 indbyggere og arbejdspl. på referencestationer	90	10	41
Tidstab gennem-kørende pass. (timer/årsdøgn)	27	27	17
Tidsgevinst passagerer ift. cykel til hovedstation (timer/årsdøgn)	9	1	3
Nettotidsgevinst (timer/års-døgn)	-18	-25	-13
Passagertal (på og af) per årsdøgn for at opnå break even	265	228	233
Nødvendig vækst for at opnå break even	193%	2207%	466%
Indbygger og arbejdspl. i opland for at opnå break even	8.184	7.015	7.176
Indbyggere og arbejdspl. i stationszone i 2040, prognose fra trafikmodel	3.336	1.234	1.055

Som det fremgår, skal oplandet til de nye standsningssteder være meget stort, før de tidsmæssige fordele for brugerne opvejer tidstab for de gennemrejsende passagerer. Der er to forklaringer på dette.

1. Supplerende forstadsstationer er normalt mindre attraktive for passagererne end hovedstationerne. Trafikstyrelsen skiver i sin vurdering af mulige stationsåbninger i 2008 om den model, der anvendes til vurderingerne:

Mht. supplerende stationer i de større og største byområder beregner modellen generelt et væsentligt højere passagerpotentiale end det faktiske passagertal, så der skal korrigeres med en faktor 0,3.

At modellen i den grad overvurderer passagerpotentialet for supplerende stationer, hænger formentlig sammen med, at hovedstationen har en overordnet status som trafikknudepunkt med større synlighed, gode busforbindelser, taxiholdepladser, nærtliggende indkøbsmuligheder

o.lign. Desuden er der som regel flere og bedre togforbindelser fra hovedstationerne end fra de supplerende stationer. Dette medfører, at hovedstationen i de større byer tiltrækker en betydelig del af de rejsende fra den supplerende stations opland.

Passagertal for Aarhus Letbane bekræfter dette forhold. Eksempelvis er brugen af Mårslet og Lystrup Station ca. 3 gange højere per indbygger/arbejdsplads i stationsoplandet end henholdsvis Mølleparken ved Mårslet og Hovmarken ved Lystrup.

2. Med kort afstand til hovedstationen, som i de aktuelle tilfælde er under 2 km, vil den gennemsnitlige fordel for brugerne af det supplerende standsningssted være beskedne.

Det forventede antal indbyggere og arbejdspladser i 2040 i oplandene til de tre standsningssteder er langt under det niveau, der kan forventes at skabe en trafik, der kan opveje tabet for de gennemkørende passagerer.

Letbanesekretariatet kan på den baggrund ikke anbefale, at der arbejdes videre med etablering af de tre standsningssteder.

Det rejser spørgsmålet om, hvordan en tilsvarende analyse for referencestationerne (Hessel, Løgten, Hovmarken, Mølleparken, Nørrevænget og Rude Havvej) falder ud.

Tabellen nedenfor viser en tilsvarende beregning for referencestationerne dog uden en prognose for befolkning arbejdspladser i 2040.

Vurdering af referencestationerne	Hessel	Løgten	Hovmarken	Nørrevænget	Mølleparken	Rude Havvej
På- og afstigere i alt begge retninger per årsdøgn	63	248	84	145	115	132
Tidstab gennemkørende pass. (timer/årsdøgn)	14	30	49	32	30	12
Tidsgevinst passagerer ift. cykel til hovedstation (timer/årsdøgn)	11	33	4	10	6	9
Nettotidsgevinst (timer/års-døgn)	-3	3	-44	-22	-25	-3
Passagertal (på og af) per årsdøgn for at opnå break even	84	226	972	480	606	183
Nødvendig vækst for at opnå break even	33%	-9%	1053%	230%	425%	38%
Indbygger og arbejdspl. i opland for at opnå break even med nuværende benyttelsesgrad	3.656	4.073	45.908	15.467	11.055	8.747
Nuværende antal indbyggere og arbejdspladser i stationsopland	2.757	4.460	3.981	4.681	2.106	6.318

Analysen viser, at henholdsvis Hessel og Rude Havvej er tæt på en balance. Det skyldes relativt stor afstand til hovedstationen og at relativt få gennemkørende passagerer påføres merkøretid.

Standsningsstedet i Løgten er også i balance på grund af høj rejserate fra oplandet og en relativt stor afstand til Skødstrup Station.

Hovmarken, Mølleparken og Nørrevænget – især de to førstnævnte - er langt fra en balance hvor gevinster opvejer tidstab for gennemkørende passagerer.

Standsningsstedet ved Vilhelmsborg er i princippet også et supplerende stop til stationen i Mårslet med en afstand på 1,1 km. Cykeltiden mellem de to stop er ca. 4 minutter og gangtiden 13 minutter. Hertil kommer, at gangtiden til Ridecentret fra stop på rute 100 er ca. 5 minutter længere end fra standsningsstedet.

Hvis man antager, at hver på- og afstiger vinder 10 minutter ved at benytte standsningsstedet ved Vilhelmsborg, kan man som ovenfor beregne, hvor mange der skal benytte standsningsstedet, før det modsvarer tidstab for gennemkørende passagerer.

Resultatet af denne beregning er, 132 på- og afstigere mod de 22 brugere, der er talt på standsningsstedet.

Man kan derfor med udgangspunkt i den valgte metode til vurdering af supplerende standsningssteder konkludere, at man ikke ville anbefale standsningssteder ved Vilhelmsborg, Mølleparken, Nørrevænget og Hovmarken.

Det er dog langt fra sikkert, at en nedlæggelse af standsningsstederne kan udmøntes i lavere rejsetider for gennemkørende passagerer på grund af bindinger til krydsninger på de enkeltsporede strækninger. På den anden side kan der være mulighed for betydelige gevinster, hvis det er muligt at flytte krydsninger evt. ved etablering af nye krydsninger eller partielle dobbeltspor. Nedlæggelse af en eller flere stationer kan også medvirke til en stabilisering af køreplanen. Driftserfaringerne med kvartersdrift mellem Aarhus H og Hornslet har endvidere vist problemer med at opretholde kvartersdriften og samtidig sikre rettidighed. Her vil færre stationer kunne bidrage til en mere robust køreplan.

Letbanesekretariatet anbefaler derfor, at Aarhus Letbane anmodes om at vurdere mulige fordele ved nedlæggelse af de nævnte stop.

Den Permanente

Etablering af et standsningssted ved den Permanente Badeanstalt har været overvejet. En beregning svarende til den, der er gennemført for Vilhelmsborg, viser, at standsningsstedet skal have ca. 360 på- og afstigere i gennemsnit per døgn for at de ekstra 10 minutters gang, der er fra letbanestoppet ved Risskov Strandpark og fra busstoppene ved Marienlund, kan opveje merkøretiden for de gennemkørende passagerer. Dette er samme størrelsesorden som nogle af de større stationer på Grenaabanen (f.eks. Torsøvej, Skødstrup, Vester Strand Allé). Det vil efter Midttrafiks vurdering være helt urealistisk at nå dette niveau som en gennemsnitlig benyttelse.

Letbanesekretariatet indstiller:

at der ikke arbejdes videre med etablering af nye supplerende stop ved Hornslet Syd, Løgten Nord og Malling Syd

at Aarhus Letbane anmodes om en vurdering af mulige fordele ved nedlæggelse af eksisterende supplerende stop ved Hovmarken (Lystrup), Nørrevænget (Tranbjerg), Mølleparken (Mårslet), Vilhelmsborg (Mårslet)

Drøftelse:

HV præsenterer oplægget.

PM fortæller at de allerede har sat penge af til et stop i Hornslet Syd, og at han derfor har brug for, at der er noget faktisk man kan tage med hjem til politikkerne. Også på økonomi og fysiske begrænsninger.

JES siger at det er fint, at man får sikkerhed om de faglige kriterier i forhold til denne analyse.

MB fortæller at Letbanen ikke opretholde kvartersdrift, hvis der kommer et Hornslet Syd-stop. Det vil eventuelt kunne lade sig gøre i et fremtidsscenario, hvor der er dobbeltspor på en længere delstrækning mellem Lystrup og Hornslet. Hvis man indfører stoppet under de nuværende driftsvilkår vil det resultere i dårligere service til de mange der må undvære kvartersdrift, for at tækkes de få, der får en station lidt tættere på.

TBK efterspørger viden om økonomien ved f.eks. en ombygning til dobbeltspor eller nye stationer som supplement til de passagermæssige konsekvenser.

Beslutning:

Det blev besluttet:

- At Aarhus Letbane anmodes om en vurdering af mulige fordele ved nedlæggelse af eksisterende supplerende stop ved Hovmarken (Lystrup), Nørrevænget (Tranbjerg), Mølleparken (Mårslet), Vilhelmsborg (Mårslet)
- At den enkelte kommune kan forespørge Aarhus Letbane om anlægsbegrænsninger, fysiske muligheder og anlægsøkonomi ved konkrete stationsønsker som supplement til notatets vurdering af passagerkonsekvenser.

6. Fastlæggelse af endeligt driftsoplæg på etape 1

Ved tilrettelæggelsen af trafikken på letbanen var det oprindeligt planlagt at fastholde 2 gennemkørende letbaneafgange i dagtimerne på hverdage mellem Grenaa-banen og Odderbanen, som det var tilfældet for den tidligere nærbane.

Dette var primært mhp. at give pendlere fra de nordlige forstæder (Lystrup, Hjortshøj, Skødstrup m.v.) forbindelse uden skift til arbejdspladserne i Viby-området.

Midttrafik og Aarhus Letbane får jævnligt forespørgsler om, hvorvidt og i givet fald, hvornår denne kørselsstruktur vil blive gennemført. Der er derfor behov for at afklare dette spørgsmål.

- ./.. Letbanesekretariatet/Midttrafik har i vedlagte notat: "*Linjestruktur for kørsel på Aarhus Letbane*" udarbejdet en vurdering af passagermæssige og driftsmæssige konsekvenser af at gennemføre det oprindelige driftskoncept.

Det er samlet vurderingen, at planen om kobling af trafikken mellem de enkeltsporede baner bør sættes i bero og først genovervejes i forbindelse med en evt. gennemførelse af en ny letbanehovedetape til Brabrand.

Aarhus Letbane har tilkendegivet, at de er enige i denne vurdering.

Det er planen at forelægge dette for bestillerne, Aarhus Kommune og Region Midtjylland mhp. en endelig beslutning. Forinden dette ønskes styregruppens eventuelle bemærkninger.

Letbanesekretariatet indstiller:

at indstillingen til endeligt driftsoplæg på etape 1 drøftes mhp. at et forslag til beslutning kan forelægges letbanens ejere.

Drøftelse:

HV gennemgik oplægget til fastholdelse af det nuværende driftsoplæg hvor strækningerne er koblet Odder-Skejby og Aarhus-Grenaa. Tidligere har der været et ønske fra nogle om at koble Odder-Aarhus-Grenaa, men analysen viser at det både giver mest værdi og passagererne og giver den bedste driftsafvikling at fastholde koblingen som i dag.

Beslutning:

Det blev besluttet:

Der er ikke indsigelser mod at driftsoplægget forelægges Letbanens ejere.

7. Orientering om status på planlægning af etape 2 og BRT på Ringvejen

Simon Wind giver på vegne af Etape 2-sekretariatet i Aarhus Kommune en kort status på arbejdet med etape 2 og BRT på Ringvejen på mødet.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen om status på etape 2 og BRT på Ringvejen tages til efterretning

Drøftelse:

TBK fortæller at der er udarbejdet et 30 siders arbejdsdokument til kommunens §17.4-udvalg om højklasset kollektiv trafik, der belyser fordele og ulemper for letbane og BRT på Brabrand – Aarhus-strækningen.

Flere medier har fået aktindsigt på dokumentet. Dokumentet skal præsenteres for §17.4-udvalget i det nye år. Teknologivalget ventes afklaret i februar/marts og VVM-redegørelsen på både BRT og Letbane ventes klar til sommer.

Beslutning:

Det blev besluttet:

Orientering tages til efterretning.

8. Orientering om status på etape 1

- ./.. Aarhus Letbane udarbejder en status for etape 1 med fokus på driftsstatistik og igangværende og kommende projekter.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen om status på etape 1 tages til efterretning

Drøftelse:

MB orienterer om letbanens driftssituation, herunder:

- at der er kommet flere afgangene til Hornslet (kvartersdrift i myldretiden)
- at dette giver nogle driftsudfordringer med forsinkelser der hurtigt forplanter sig og at der derfor afprøves en ny køreplan hvor Hovmarken og Risskov Strandpark springes over på de ekstra myldretidsafgange.
- At der er været store driftsudfordringer i 4. kvartal pga. et manglende tog-eftersyn
- Letbanen har sammen med Region Midt søgt og fået bevilget midler til at nedlægge usikre overkørsler på Odderbanen.
- Der er udarbejdet nødkøreplaner som giver mere smidig proces ved driftsforstyrrelser.
- At der har været køreledningsnedrivning i Lystrup som med store driftsforstyrrelser til følge.

MB fortæller endvidere, at der er kommet nye miljøkrav, hvilket kræver at Letbanen laver en støj kortlægning. Kortlægningen skal være færdig senest i juni næste år, og så har Letbanen et år mere til at udarbejde en støjhandlingsplan.

Beslutning:

Det blev besluttet:

Orientering tages til efterretning.

9. Status på det lokale arbejde med ny regionalbane mellem Silkeborg og Aarhus

Banedanmark afholdt i perioden 15. september til 16. oktober 2022 en idéfasehøring om ny bane Aarhus-Silkeborg og opgradering af overkørsel i Silkeborg.

- ./.. Der er fremsendt et fælles høringssvar fra Region Midtjylland, Aarhus, Skanderborg, og Silkeborg Kommuner, og et fælles separat høringssvar fra Skanderborg og Silkeborg Kommune samt et separat høringssvar fra Aarhus Kommune. Høringssvarene vedlægges til styregruppens orientering.

De væsentligste punkter i høringssvarene er ønsket om, at dobbeltspor og flere stationer indgår i undersøgelserne og opretholdelse af betjeningen på den eksisterende bane mellem Silkeborg og Skanderborg.

Banedanmark vil efter idéfasen udarbejde et høringsnotat, der dokumenterer forløbet af idéfasen. Notatet offentliggøres på Banedanmarks hjemmeside (foreligger ikke ved udsendelse af dagsordenen).

Herefter vil Banedanmark udarbejde et beslutningsgrundlag for valg af de linjeføringer, der skal arbejdes videre i de detaljerede miljøundersøgelser. Dette beslutningsgrundlag forventes forelagt forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 ved årsskiftet 2023/24.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen tages til efterretning

Drøftelse:

FFC fremhæver at der har været et godt samarbejde om at udforme et fælles svar især omkring dobbeltspor.

TBK har snakket med sin rådmand om at sende høringssvarene igen, så den nye regering/Transportminister/transportudvalg kan blive opdateret.

Beslutning:

Det blev besluttet:

At sikre at det fælles høringssvar bliver kendt også af ny minister og transportudvalg.

10. Henvendelse til Transportministeriet vedr. Grenaabanen og pulje til mere trygge og attraktive stationer

Aarhus Letbane har på vegne af Letbanesamarbejdet taget kontakt til Transportministeriet på kontorchefniveau med henblik på afklaring af, om Grenaabanen falder inden for rammerne af den statslige "Pulje til mere trygge og attraktive stationer".

Tidligere udmelding af DSB har været, at de efter dialog med TRM ikke mener, at Grenaabanen er omfattet af puljen. Denne tilbagemelding blev op til sidste møde bekræftet i kontorchef Lars Olsen svar fra Transportministeriet.

Letbanesekretariatet og Aarhus Letbane er fortsat uenige i konklusionen, da banen fortsat er en del af det statslige banenet med Banedanmark som ejer.

Ved sidste møde blev beslutningen at Region Midtjylland og Aarhus Kommune udarbejder en fælles politisk henvendelse gennem ejerskabet af Aarhus Letbane vedrørende muligheden for, at stationer på Grenaabanen kan komme i betragtning til puljen til mere trygge og attraktive stationer.

Status på denne henvendelse er, at brevet er klart til afsendelse, men grundet regeringsdannelse, afventes afsendelse af brevet til der er udpeget en ny minister.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen tages til efterretning

Drøftelse:**Beslutning:**

Det blev besluttet:

Brevet sendes til den nye Transportminister.

11. Nye datoer for styregruppemøder 2023

Der blev på sidste møde foreslået at udvide mødet til 2 timer. Forslag til nye datoer i 2023:

- Fredag d. 10. marts kl. 9-11
- Fredag d. 16. juni erstattes af [d. 9. juni](#) kl. 9-11
- Fredag d. 15. september kl. 9-11
- Fredag d. 8. december kl. 9-11

12. Evt.

HV følger op på sidste mødes besøg fra Business Region Aarhus. Der var enighed om at der er gode fælles grænseflader og at det er vigtigt at holde hinanden orienteret. Business Region Aarhus inviteres derfor til at deltage på et af de årlige møder.