



midttrafik

Letbanesamarbejdet

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	E-mail	Telefon
9. april 2021	8.8.5-01726-2020	Anne Bach	aba@midttrafik.dk	8740 8271

Referat af møde i styregruppen, Letbanesamarbejdet i Aarhusområdet

Tid	26. marts 2021 kl. 9.00-10.30
Sted	Teams-møde
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 Grethe Helledi Kristensen (GHK), leder af Veje og Trafik, Randers Kommune Jens Peter Langballe Sørensen (JPLS), leder af Vej & Trafik, Skanderborg Kommune Kim Kofod Hansen (KKH), udviklingsdirektør, Region Midtjylland Kim T. Jensen (KTJ), vej- og ejendomschef, Norddjurs Kommune Poul Møller (PM), direktør, Syddjurs Kommune Claus Vind Andersen (CVA), konstitueret direktør for Teknik og Miljø, Favrskov Kommune
	Øvrige: Henrik Vestergaard (HV), planchef, Midttrafik Ole Sørensen (OS), chefkonsulent, Letbanesekretariatet, Midttrafik Anne Bach (AB), specialkonsulent, Letbanesekretariatet, Midttrafik Michael Borre (MB), direktør, Aarhus Letbane Peter Bro (PB), programleder, Etape 2-sekretariatet, Aarhus Kommune
Afbud	Henning Haahr, kommunaldirektør, Odder Kommune
Formål	Drøftelse af nyhedsbrev samt tema om byudvikling og højklassede kollektive korridorer

Dagsorden

- 1. Godkendelse af dagsorden**
- 2. Orientering om status på etape 1**
- 3. Orientering om status på planlægning af etape 2**
- 4. Orientering om status på øvrige projekter i Samspil 2030**
- 5. Drøftelse af Letbanesamarbejdets nyhedsbrev**
- 6. Temadrøftelse om byudvikling og højklassede kollektive korridorer**
- 7. BRT som koncept**
- 8. Orientering om budget for 2022 og årsregnskab for 2020**
- 9. Evt.**

1. Godkendelse af dagsorden

Sidsel Homann er ny direktør for Teknik og Miljø i Favrskov Kommune og indtræder som Favrskov Kommunes repræsentant i Letbanesamarbejdets styregruppe.

2. Orientering om status på etape 1

Aarhus Letbane giver en status på etape 1 på mødet.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen om status på etape 1 tages til efterretning

Drøftelse:

MB gav en status på etape 1, herunder om driftsstatistik og om Trustrup og Vestre Strandalle St.

PM spurgte, hvad Aarhus Letbane gør for at forebygge den type driftsforstyrrelser, der har været i vinteren.

MB svarede, at der ikke er en simpel løsning på problemerne med rimtåge, men at der stadig ses på forskellige muligheder. Ift. overkørsler er der tale om forskellige typer fejl, som er årsag til driftsforstyrrelserne. Der er indledt en dialog med Banedanmark herom.

PM efterspurgte en handlingsplan for forebyggelse af driftsforstyrrelserne på Grenaa-banen. Derefter gjorde PM på, at der med etableringen af krydsningsstationen ved Vestre Strandalle vil komme øgede driftsudgifter pga. øget frekvens til Hornslet.

Beslutning:

Det blev besluttet at taget orienteringen til efterretning.

3. Orientering om status på planlægning af etape 2

Etape 2-sekretariatet i Aarhus Kommune giver en status på arbejdet med etape 2 på mødet.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen om status på etape 2 tages til efterretning

Drøftelse:

PB gav en status på følgende.

Ift. Aarhus Ø-etapen har det vist sig meget vanskeligt at håndtere trafikken i Nørreportkrydset med en letbane til Aarhus Ø. Dette vil blive behandlet i byrådet senere på året.

Ift. Brabrandetapen er hele strækningen nu blevet projekteret. I Thorvaldsensgade, hvor der er mange nedgravede ledninger, er der i samarbejde med ledningsejerne arbejdet med forskellige løsningsforslag, som skal minimere omfanget af ledningsflytninger.

Ift. Hinnerupetapen arbejdes der med både et letbaneforslag og et busforslag (trængselsfri busløsning). PB gjorde opmærksom på, at der er overvejelser om, hvordan man kan lave en fornuftig afgrening af en eventuel videre udbygning mod Trige. Ifm. Favrskov Kommunes kommuneplanforslag, som er i høring, er der udlagt *en generel transportkorridor til fx bus og cykel* fra Hinnerup St. mod Hadsten frem for en letbanekorridor som hidtil.

Ift. Brabrand St. er der kommet en øget politisk interesse, hvorfor Etape 2-sekretariatet er blevet om at udarbejde et oplæg til indspil til de statslige forhandlinger om en ny infrastrukturplan.

JES spurgte, om en selvkørende BRT-bus til Aarhus Ø indgår i kommunens overvejelser. Det bekræftede PB.

GHK spurgte ind til, hvad der er udlagt i Favrskov Kommunes kommuneplanforslag ift. en videre udbygning mod Randers.

PB svarede, at en udbygning mod Randers vil være en del af Trigeafgreningen.

KKH spurgte, om man som følge af det ændrede udlæg mellem Hinnerup og Hadsten kan slutte, at Favrskov Kommune ikke længere tror på en letbaneudbygning mellem Lisbjerg og Hinnerup.

CVA svarede, at der har været mange overvejelser og synspunkter, også politisk, men at en letbaneløsning stadig er i spil.

KKH gjorde opmærksom på, at der godt kunne være et regionalt engagement i en udbygning til Hinnerup, som den tidligere regionrådsformand også gjorde opmærksom på.

CVA tilkendegav, at regionen planlægges inddraget, når der er mere klarhed over økonomien i de to forslag, der arbejdes med.

Beslutning:

Det blev besluttet at tage orienteringen til efterretning.

4. Orientering om aktuel status på projekter i Samspil 2030

I det følgende gives en aktuel status på projekter i Samspil 2030, der har været arbejdet med siden styregruppemødet i 18. december 2020.

BRT-projekt i Randers og på Ringvejen i Aarhus

./.. Cowi har for Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab og Aalborg Kommune udarbejdet et oplæg om 6 BRT-projekter på tværs af landet. Oplægget, der vedlægges, er udarbejdet på baggrund af en dialog med Transport- og Boligministeriet.

BRT på Ringvejen i Aarhus og BRT mellem Randers Storcenter og busterminalen i Randers indgår i kataloget. Herudover er der 2 projekter i København og 2 i Aalborg, hvoraf det ene er det igangværende Plusbus 1-projekt, som er under anlæg.

M.h.p. at det kan indgå i overvejelserne om en kommende statslig infrastrukturplan, har Movia præsenteret det samlede oplæg for ministeriet.

Oplægget er også præsenteret for en række af transportordførerne. I en del af disse møder har formand og direktør for Midttrafik deltaget.

Jens Erik Sørensen orienterer nærmere om disse drøftelser på mødet.

Ny bane Silkeborg - Galten - Aarhus

Der er gennemført en ny beregning af passagertallet. Beregningerne er gennemført i Aarhus Kommunes nye multimodale trafikmodel.

Et hovedresultat af beregningerne er, at der er ca. 37% flere passagerer i togene før tilslutningen til hovedbanen vest for Brabrand end i forundersøgelsens beregninger.

Resultatet kan i sig selv begrunde, at der gennemføres en samlet genberegning af effekterne af en ny Silkeborgbane, men der er andre forhold, der taler for en genberegning.

Elektrificering var ikke en del af beregningerne af samfundsøkonomien i 2016 forundersøgelsen, men den var anslået til at koste 1,3 mia. kr. Batteritog var ikke en mulighed, da forundersøgelsesrapporten blev lavet, men er siden blevet langt mere aktuelt.

På strækningen Silkeborg - Aarhus er det ikke usandsynligt, at opladning kan ske på strækningen, hvor der køres på hovedbanen fra Aarslev ind til Aarhus H, og længere mod vest kan der evt. lades op på stationen i Herning, hvor der kan komme et ladeanlæg af hensyn til den "skrå bane". Der kan derfor være mulighed for, at elektrificering kan ske helt uden ekstra investeringer i køreledninger, hvilket ville påvirke beregningerne af samfundsøkonomien positivt.

Endelig kunne etableringen af banen og en hastighedsopgradering mellem Silkeborg - Herning også indgå i vurderingerne af en ny Kattegatforbindelse, hvor den vil kunne nedbringe

togrejsetiden København – Silkeborg/Ikast/Herning/Holstebro betydeligt.

./ Letbanesekretariatet har henvendt sig til Trafikstyrelsen med henblik på at få styrelsens tilslutning til en genberegning. Mailen her vedlagt som bilag.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen om aktuel status på projekter i Samspil 2030 tages til efterretning

Drøftelse:

JES orienterede om, at Trafikselskaberne i Danmark (TiD) har afholdt møder med de enkelte transportordførere om det BRT-katalog, som Movia, Midttrafik og Aalborg Kommune har fået udarbejdet om seks konkrete BRT-projekter i Danmark. Der er generelt stor interesse BRT iblandt transportordførerne. Der har bl.a. været ros til Aarhus Kommune for, at der allerede er afsat midler til en BRT-løsning på Ringvejen. Politisk er der et ønske at lave en BRT-pulje, som også skal kunne rumme mindre BRT-projekter i købstæder.

KKH gav udtryk for, at der kan være tale om en skævvridning, når TiD har en dialog med transportordførerne udelukkende om BRT-projekter og spurgte, hvilket mandat TiD har til det.

JES svarede, at der er et politisk mandat til det, fordi de 5 formænd fra trafikselskaberne var enige herom. Både projekterne og dialogen har været drøftet i Midttrafiks bestyrelse.

KKH ønskede at se referatet fra det møde, hvor dette blev drøftet.

JES svarede, at der fremsendes dokumentation for, at både projekter og møderne med transportordførerne har været på Midttrafiks bestyrelsesmøder.

OS gav en orientering om de nye beregninger for Silkeborgbanen.

KKH kvitterede for godt arbejde og oplyste, at der er overvejelser om, at regionen og de 19 kommuner i regi af KKR skal lave et fælles indspil til staten omkring Silkeborgbanen, bl.a. med argumentet om de nye beregninger.

FFC fandt dette initiativ positivt med henvisning til det regionale perspektiv i Silkeborgbanen og de opdaterede beregninger. FFC anbefalede, at en større kreds indgår i arbejdet med trafikmodellen.

OS tilkendegav, at der har været drøftelser om, at Silkeborg Kommune kan komme med i Aarhus Kommunes trafikmodel, men at det formentlig først vil være muligt fra 2022. Hvis der er behov for at belyse trafikmodelleringer på tværs af kommunerne, vil den hurtige løsning være at anvende landstrafikmodellen. OS gjorde i øvrigt opmærksom på, at Trafikstyrelsen lader til at være ganske interesseret i netop Silkeborgbanen, som kan anses som det mest interessante baneprojekt vest for Storebælt.

Beslutning:

Det blev besluttet at tage orienteringen til efterretning.

5. Drøftelse af Letbanesamarbejdets nyhedsbrev

Baggrund

Letbanesamarbejdet har siden 2009 udgivet et nyhedsbrev om letbaneprojektet. Nyhedsbrevet var i første omgang tænkt til formidling af planlægningen af etape 1 og dens sammenhæng med mulige udbygningsetaper og senere hen anlægget af etape 1 og det videre arbejde med udbygningsetaperne i Samspil 2025. Siden Letbanen er gået i fuld drift på alle strækninger i 2019, har indholdet været en blanding af historier om drift, udbygning og byudviklingsprojekter med relevans for etape 1 og udbygningsetaperne.

Siden 2012, hvor Aarhus Letbane blev dannet, har Letbanesekretariatet samarbejdet med Aarhus Letbane om udgivelsen af nyhedsbrevet. Med dannelsen af Aarhus Letbane blev der skabt en ny hjemmeside, letbanen.dk, hvor artiklerne fra nyhedsbrevet bl.a. kom til at ligge.

Fakta

Nyhedsbrevet har i dag mere end 1.300 læsere og udsendes 2-3 gange om året. I 2020 og 2021 har åbningsraterne ligget på 70-80% og klikraterne på 41-56%, hvilket er meget høje tal for et nyhedsbrev. Det vidner om, at nyhedsbrevets indhold har læsernes interesse.

Letbanesekretariatet har ingen nyere læserundersøgelser om, hvem der læser nyhedsbrevet. Den seneste læserundersøgelse fra 2018 viser, at langt de fleste læsere er borgere, der ikke bruger Letbanen. Dertil kommer en mindre gruppe af letbanekunder, beslutnings-tagere og presse. Artiklerne fra nyhedsbrevet har flere gange været gengivet i pressen. Der er de senere år ikke gjort noget aktivt for at få flere læsere.

Artikler om udbygning og udviklingsorienterede projekter har generelt høje læsertal, og i de seneste to udgaver af Letbanens nyhedsbrev har flest læsere åbnet artikler om Samspil 2030.

Nyhedsbrevets fremtid

Med udgivelsen af Samspil 2030 er der nu både fokus på letbane- og BRT-løsninger, hvorfor det er naturligt, at Letbanesamarbejdet ikke kun formidler historier om Letbanen, men om alle udbygningsplaner i Samspil 2030. Aarhus Letbane ønsker imidlertid ikke at formidle historier om BRT-projekter på letbanen.dk, hvorfor det er nødvendigt, at nyhedsbrevet hjemtages til Midttrafiks hjemmeside, midttrafik.dk.

Idet nyhedsbrevet ikke kan overflyttes en-til-en på grund af forskellige back-end-systemer, vil der under alle omstændigheder være behov for en række justeringer af nyhedsbrevet. I den sammenhæng er det værd at overveje, om tiden er inde til også at gentænke layout, indhold og eventuelt afsender og lave en relancering af nyhedsbrevet. På baggrund af de seneste statistikker for nyhedsbrevet tyder det på, at læserne primært interesserer sig for udviklingsrelaterede artikler, hvorfor det vil give god mening, at artiklerne fremadrettet skal pege fremad og i endnu højere grad omhandle udviklingsprojekter. Det er fortsat tanken, at nyhedsbrevet skal udsendes 2-3 gange årligt.

- ./ Letbanesekretariatet har bedt Publico, som bistår med udarbejdelsen af nyhedsbrevet, om at komme med et oplæg til, hvordan Letbanesamarbejdets nyhedsbrev kan se ud, når platformen bliver midttrafik.dk. Publicos oplæg indeholder ligeledes forslag til en navneændring af Letbanesamarbejdet, hvis der i samarbejdet måtte være ønske om et navn, som favner bredere end det nuværende. Oplægget, som er vedlagt som bilag, er til diskussion.

På denne baggrund foreslår Letbanesekretariatet, at styregruppen drøfter det fremtidige indhold af nyhedsbrevet (vægtning mellem udvikling og drift), og hvorvidt det ønskes at ændre Letbanesamarbejdets navn.

Letbanesekretariatet indstiller:

at det fremtidige indhold af Letbanesamarbejdets nyhedsbrev drøftes

at Letbanesamarbejdets navn drøftes

Drøftelse:

AB gav en introduktion til drøftelsen, herunder baggrunden for at ændre nyhedsbrevets set-up og indhold og for at drøfte Letbanesamarbejdets navn.

KKH spurgte, hvad formålet er med at lave et nyhedsbrev, hvor mange ressourcer der bruges på det, og hvem målgruppen er og fandt det nødvendigt med en drøftelse af dette. Ift. navn var KKH tilhænger af at anvende ord som fælles mobilitet og Østjylland.

TBK var tilhænger af deskriptivt navn, fx Letbane- og BRT-samarbejdet eller noget med kollektiv. TBK bemærkede, at en navneændring også vil få betydning for Letbanerådets navn.

PM fandt det væsentligt, at navnet sender et signal om samarbejde og de overordnede visioner, evt. noget med højklasset. PM understregede i øvrigt vigtigheden af samarbejdet, og at det udgiver et nyhedsbrev, ikke mindst politisk.

CVA var enig med PM i, at der er behov for et nyhedsbrev. CVA var ligesom TBK tilhænger af et deskriptivt navn, men påpegede samtidig, at det er vigtigt med politisk opbakning.

FFC var enig i behovet for et nyhedsbrev og foreslog, at ord som samarbejde og fx bane, som både kan omfatte jernbane, letbane og busbane, indgår.

KKH stillede igen spørgsmål til, hvad er formålet med samarbejdet. Ifølge KKH handler det om den fortsatte udvikling af Letbanen.

JES var enig i synspunktet om, at formålet er vigtigt og gjorde efterfølgende opmærksom på, at Letbanesamarbejdet arbejder for infrastrukturløsninger, der fremmer højklasset kollektiv trafik i Østjylland - ikke drift af kollektiv trafik, som er Midttrafiks ansvar, eller mobilitet, som tilhører en anden kreds end denne. Til selve indholdet af nyhedsbrevet fandt JES det væsentligt, at det handler om udvikling for at pleje politiske interesser.

KTJ så formålet med Letbanesamarbejdet som værende en landspolitisk interessevaretagelse. KTJ fandt det acceptabelt at nedtone letbane en smule i nyhedsformidlingen.

OS gjorde opmærksom på, at en stor del af Samspil 2030 også vedrører den statslige bane, bl.a. med (gen)åbning af stationer og øget drift på den eksisterende bane.

Det blev drøftet, hvad næste skridt er, og hvornår Letbanerådet skal inddrages i drøftelsen.

JES konkluderede, at der er behov for en ny drøftelse i styregruppen, inden sagen drøftes i Letbanerådet.

Beslutning:

Det blev besluttet, at Letbanesekretariatet kommer med et oplæg, hvor der tages højde for de faldne bemærkninger i drøftelsen. Oplægget drøftes i styregruppen, inden sagen forelægges Letbanerådet.

6. Temadrøftelse om byudvikling og højklassede kollektive korridorer

På styregruppemødet den 18. december 2020 blev det besluttet at gennemføre en række temadrøftelser på styregruppens møder i 2021.

Det blev besluttet, at temadrøftelserne skulle omhandle følgende fire emner:

- Byudvikling og byomdannelse, som støtter op om højklassede kollektive korridorer
- Rutestruktur og tilbringertrafik (både kollektiv og individuel) til det overordnede kollektive system
- Knudepunkter og faciliteter ved stationer, terminaler og stoppesteder
- Samarbejde og information om det overordnede kollektive system og bredere mobilitetstiltag

./. Letbanesekretariatet har udarbejdet vedlagte oplæg til en temadrøftelse om byudvikling og det højklassede kollektive net, som primært fokuserer på byudviklingen omkring etape 1 og 2.

Der er her redegjort for befolkningsvæksten i 500 og 1.000 meter buffere omkring Letbanens etape 1 i forhold til den generelle vækst i kommunerne. Dernæst er byvækstplanerne for i de enkelte kommuner præsenteret.

På den baggrund foreslås følgende spørgsmål drøftet:

- Er der en forventelig eller tilfredsstillende udvikling i befolkningstallet om Letbanens etape 1?
- Er det hensigtsmæssigt at opstille nogle målsætninger for andelen af befolkningsvæksten, der bør ligge ved det højklassede net?
- Der er betydelige nye byudviklingsmuligheder langs etape 1. Kan tempoet i udviklingen fremskyndes og prioriteres i forhold til andre byudviklingsområder – eksempelvis med krav til ejendomsudviklere?
- Det har stor betydning, at udviklingsområderne udnyttes, så tætte boligområder og større kontorarbejdspladser, uddannelsesinstitutioner mv. ligger i kort afstand fra stop i det højklassede net. Bliver dette sikret i dispositionsplanerne sammen med gode fysiske adgangsforhold?

Letbanesekretariatet indstiller:

at temaet drøftes

Drøftelse:

OS gav en introduktion til temadrøftelsen.

TBK oplyste, at udviklingen af Nye er godt i gang og tilkendegav, at spørgsmålene til drøftelse skal vendes med kommunernes planafdelinger.

PM fandt oplægget om udviklingen langs etape 1 meget interessant.

KTJ ønskede at udfordre rammene for analyserne med henvisning til, at Norddjurs Kommune ser Auning som en oplandsby til stationen i Hornslet.

KKH tilkendegav, at oplægget med fordel kan danne ramme om en rigtig god historie for etape 1.

FFC fandt ligeledes oplægget interessant og ønskede, at der arbejdes videre med korridortanken.

Der var bred enighed om, at oplægget fortjener en genbehandling på et kommende møde.

OS konkluderede, at oplægget skal viderebearbejdes mhp. at synliggøre den store planlægningsmæssige indsats for at understøtte højklasset kollektiv trafik i Østjylland.

Beslutning:

Det blev besluttet, at Letbanesekretariatet arbejder videre med oplægget til en drøftelse på et kommende styregruppemøde.

7. BRT som koncept

Aarhus Kommune har foreslået, at Letbanesamarbejdet drøfter BRT som koncept nærmere. Baggrunden er, at BRT indgår i Samspil 2030, hvorfor det er vigtigt, at der er en fælles forståelse af begrebet, og at der arbejdes i samme retning, når det drejer sig om BRT-projekterne i Østjylland.

- ./.. I vedlagte uddrag fra et notat, som Etape 2-sekretariatet har fået udarbejdet, er der en nærmere beskrivelse af BRT-konceptet, herunder hvordan BRT indgår i vejreglerne, og hvilke elementer der indgår i BRT eller BRT-lignende projekter, ligesom der er forskellige billedeksempler. Derudover er 6 forskellige BRT-/busprioriteringsprojekter beskrevet.

Som det fremgår af notatuddraget, er der en stor variation i BRT-betegnelsen, idet BRT spænder lige fra en fuldskalaløsning med bl.a. særligt tracé og busmateriel, højklassede stoppesteder og egen identitet på hele strækningen til eksempelvis kun at køre i særligt tracé på delstrækninger og anvende 'almindeligt' busmateriel på strækningen. Der er således mange muligheder for at gå på kompromis med BRT-løsningen. Dette kan både ses som en styrke, idet løsningen fx vil kunne anvendes af flere forskellige linjer og have en forholdsvis overkommelig anlægsøkonomi, og som en svaghed, da løsningen kan få en væsentlig lavere kvalitet som følge af for mange kompromisser.

- ./.. En af de helt centrale forskelle på BRT- og letbaneløsninger er spørgsmålet om passagerkapaciteten i løsningerne. Der er redegjort nærmere for forskellene i vedlagte notat om kapacitetsvurderinger for BRT/letbane.

At der er kan være tale om en stor spændvidde i BRT-løsningerne, er BRT-projekterne i Samspil 2030 et eksempel på. Her arbejdes der aktuelt med fire BRT- eller BRT-lignende projekter:

- Banegårdspladsen – Brabrand (etape 2): Her belyses en BRT-løsning som alternativ til en letbaneløsning. Ligesom med letbaneløsningen vil der med få undtagelser være særskilt tracé på hele strækningen og som hovedregel fuld prioritet i kryds. Der er ikke på nuværende taget stilling til, om busmateriellet skal være 18 meter led-busser eller særlige 25 meter BRT-busser. Perronudformning og design tager udgangspunkt i samme design som for letbanen.

- E45 – Hinnerup St. (etape 2): Her belyses en trængselsfri busløsning som alternativ til en letbaneløsning. Løsningen består af busbaner på Århusvej fra Parker- og Rejsanlægget ved E45 frem til krydset Århusvej/Ådalsvej (herefter delt tracé) samt forbedrede stoppestedsforhold ved Hinnerup Station. Der vil så vidt muligt være fuld prioritet i kryds. Det forudsættes indtil videre, at busmateriellet er ledbusser på 18,75 meter, men dobbeltartikulerede busser på 24-25 meter er også en mulighed. Der er endnu ikke taget stilling til perronudformning og design.
- Ringvejen i Aarhus: Etablering af BRT-spor på Ringvejen indgår i Aarhus Kommunes investeringsplan 2024-2033. På strækningen mellem AUH og Viby Torv vil BRT-løsningen have særligt tracé, imens der videre mod henholdsvis Holme/Skåde og Risskov primært vil være trængselsfrit tracé. Der er endnu ikke taget stilling til busmateriel, men der er forudsat et højt kvalitetsniveau på perronudformning og design.
- Randers C – Randers S: Her er der tale om etablering af et særligt tracé, som både kan benyttes af bybuslinjer og regionale ruter. Idet flere forskellige ruter skal kunne anvende tracéet, er der ikke tale om indkøb af særligt busmateriel. Perronudformning skal derfor tilgodese flere forskellige typer busmateriel.

Ovenstående vidner om, at det ikke er entydigt, hvad en BRT-løsning er, og hvordan løsningen udformes. Det afhænger af de konkrete forhold og den kontekst, løsningen indgår i.

At der er tale om højklassede busløsninger på vidt forskellige niveauer, er væsentligt at have for øje, når BRT italesættes. BRT dækker nærmere over en værktøjskasse af løsninger vedr. tracéudformning, stoppestedsudformning og rullende materiel. Fælles for løsningerne er dog, at det primære formål er at opnå en høj uafhængighed af den øvrige trafik, høj hastighed og stabile køretider.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen om BRT som koncept tages til efterretning

Drøftelse:

Beslutning:

[Det blev besluttet at udskyde punktet til næste styregruppemøde.](#)

8. Orientering om budget for 2022 og årsregnskab for 2020

Regnskab og budget for Letbanesamarbejdet er indarbejdet i Midttrafiks budget og regnskab.

I 2020 viser regnskabet for Midttrafik, at budgettet på ca. 1,1 mio. kr. inkl. overførsel af mindreforbrug fra tidligere år er overholdt. Det har været et mindreforbrug på ca. 170.000 kr. i 2020, som foreslås overført til 2021. I 2021 udgør grundbudgettet ca. 1,07 mio. kr. før overførsel. Budgettet forventes overholdt.

I Midttrafiks forslag til budget for 2022 foreslås budgettet til Letbanesekretariatet fastholdt på indeksreguleret 2021-grundbudget.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen om budget og årsregnskab tages til efterretning

Drøftelse:

Beslutning:

[Det blev besluttet at tage orienteringen til efterretning.](#)

9. Evt.

MB spurgte til en drøftelse af dagsordenen til møde i Letbanerådet d. 27. april 2021.

OS oplyste, at Letbanesekretariatet normalt informerer om gennemførte og kommende opgaver og aktiviteter på mødet i Letbanerådet, herunder nedslagspunkter til særlig drøftelse. Pt. lader der ikke til at være meget til beslutning, men det kan overvejes at have en drøftelse af et muligt fælles indspil til staten, fx om Silkeborgbanen og byudvikling i korridoren.

PM foreslog, at der laves en 'bordet rundt', hvor Letbanerådets medlemmer giver udtryk for, hvad de er optagede af.

Det blev besluttet, at Letbanesekretariatet rundsender et oplæg til dagsorden til mødet i Letbanerådet til styregruppen.



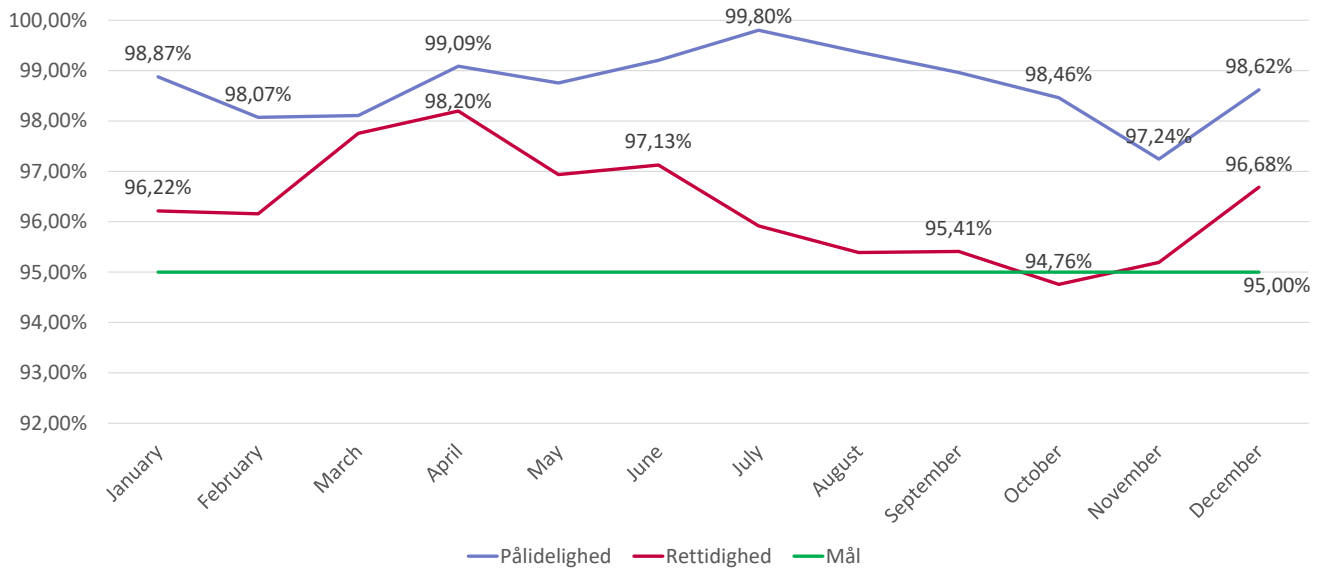
*Styregruppe for Letbanerådet 26. marts 2021.
Status på Etape 1*

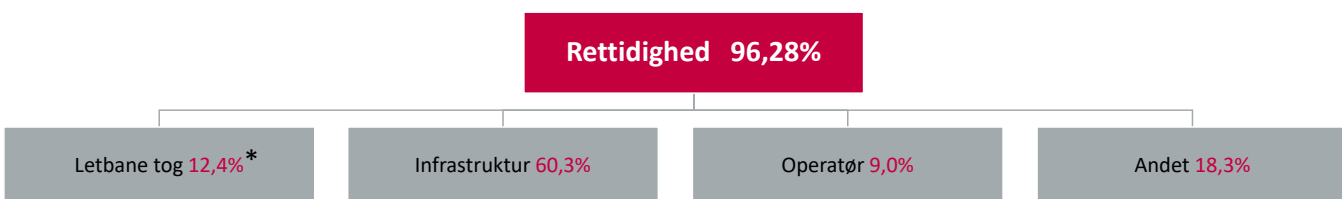
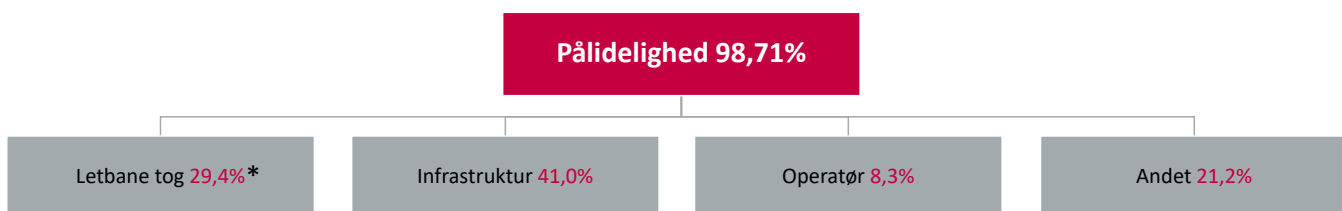


2020

Pålidelighed 98,71%

Rettidighed 96,28%

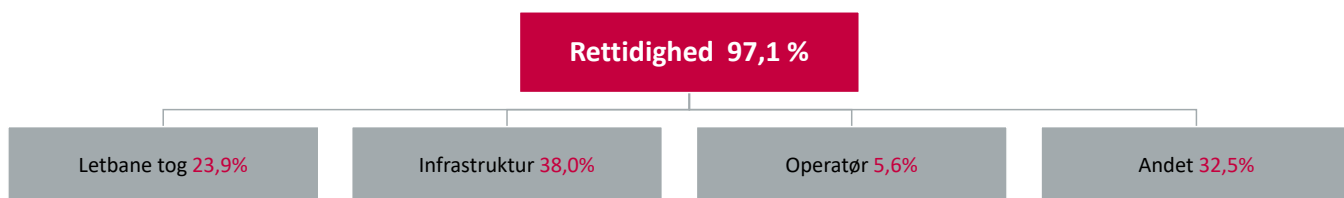
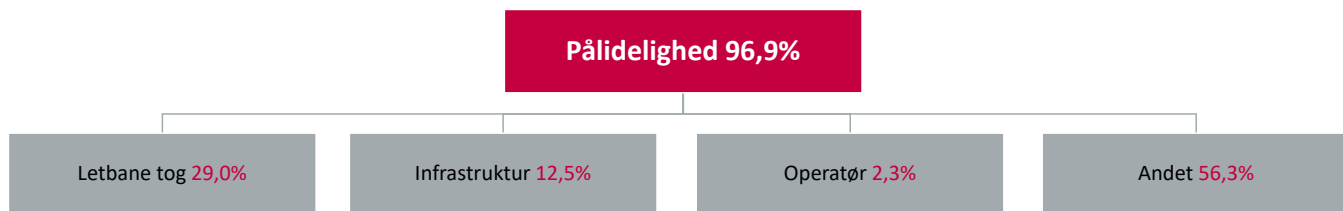




* Værdier repræsenterer % af de samlede aflysninger hhv. forsinkelser



2021 år til dato (februar 2021)



Værdier repræsenterer % af de samlede forsinkelser



Status på krydsningsstationer

Trustrup st.

- Aarsleff Rail har etableret kørestrøm og perron
- SER-hytte (sikring) er indkøbt hos ASAL (leveres af Hitachi Rail)
- Projektering af SER-hytte er i gang
- Krydsningsstationen forventes ibrugtaget ultimo 2021

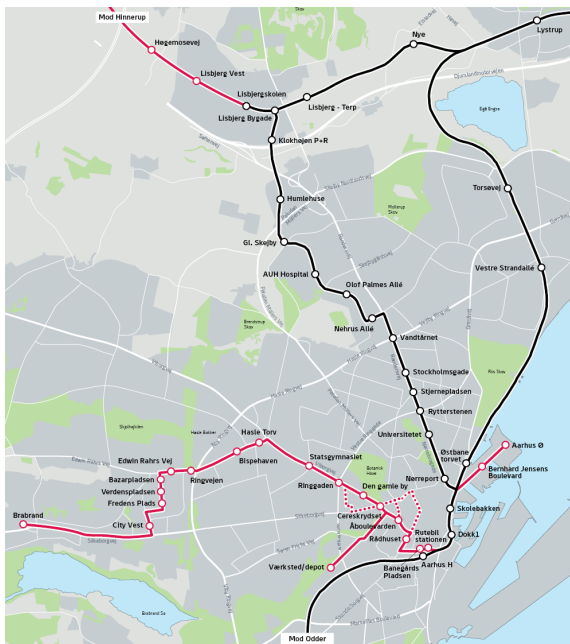
Vestre Strandallé st.

- Forbelastning af området hvor det nye spor skal ligge pågår til ca. maj/juni
- Moesgaard Museum foretager udgravninger indtil videre
- Atkins leverer projektering og byggetilsyn
- Aarsleff Rail vandt udbud af perron, nyt spor, sporskifter, overkørselsudvidelse og kørestrøm
- SER-hytte (sikring) er indkøbt hos ASAL (leveres Hitachi Rail)
- Projektering af SER-hytte er så småt i gang
- Krydsningsstationen forventes ibrugtaget ultimo 1. kvartal 2022

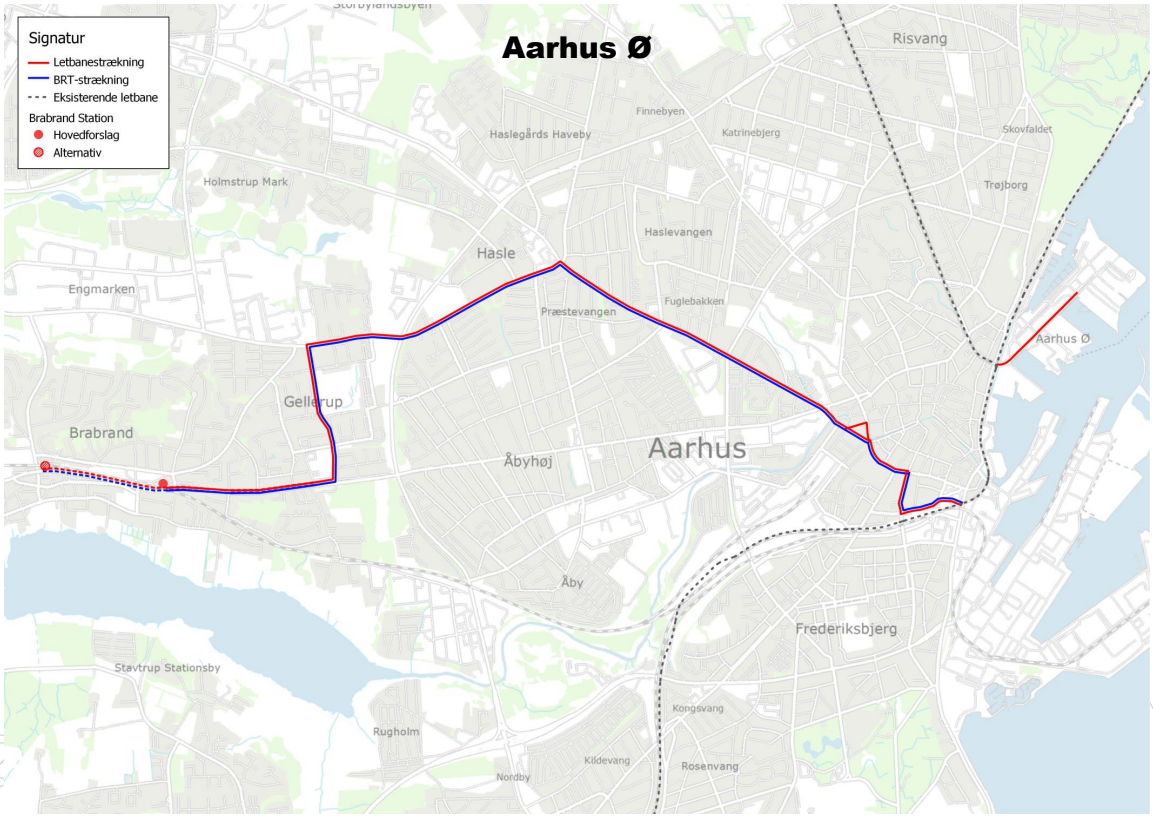
Højklasset kollektiv trafik - Etape 2



Letbanens etape 2



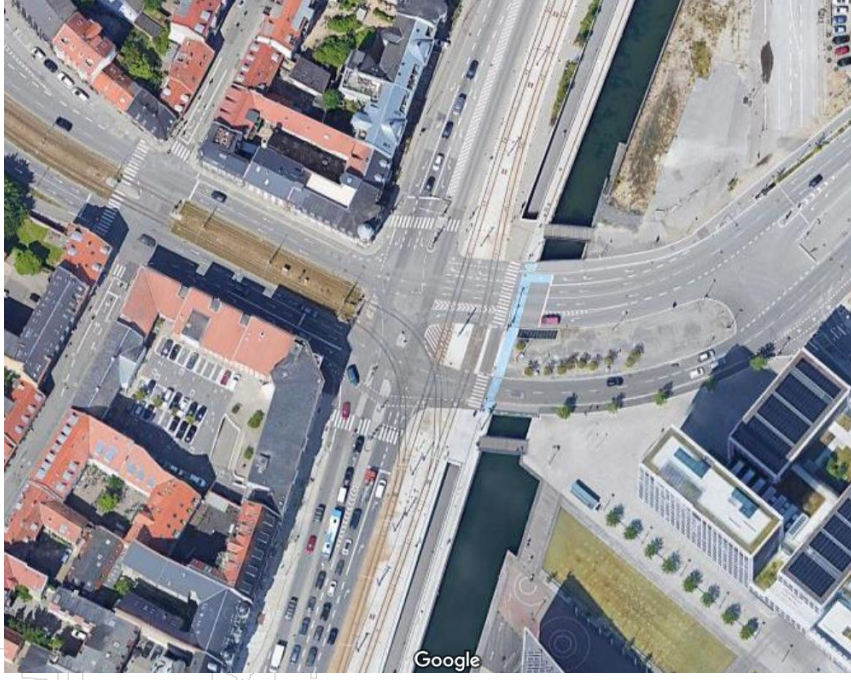
- Staten har gennem finansloven 2018 bevilliget 40 mio. til undersøgelser af:
 - *Spanien – Brabrand*
 - *Aarhus Ø*
 - *Lisbjerg – Hinnerup*
 - *Brabrand Station*
- Aarhus byråd har bevilliget 5,8 mio. til undersøgelserne af etape 2
- Favrskov Byråd har bevilliget 2,4 mio. kr. til undersøgelser af Lisbjerg – Hinnerup strækningen
- Vi laver nu skitseprojekt og miljøvurdering



Aarhus Ø og Nørreport Krydset

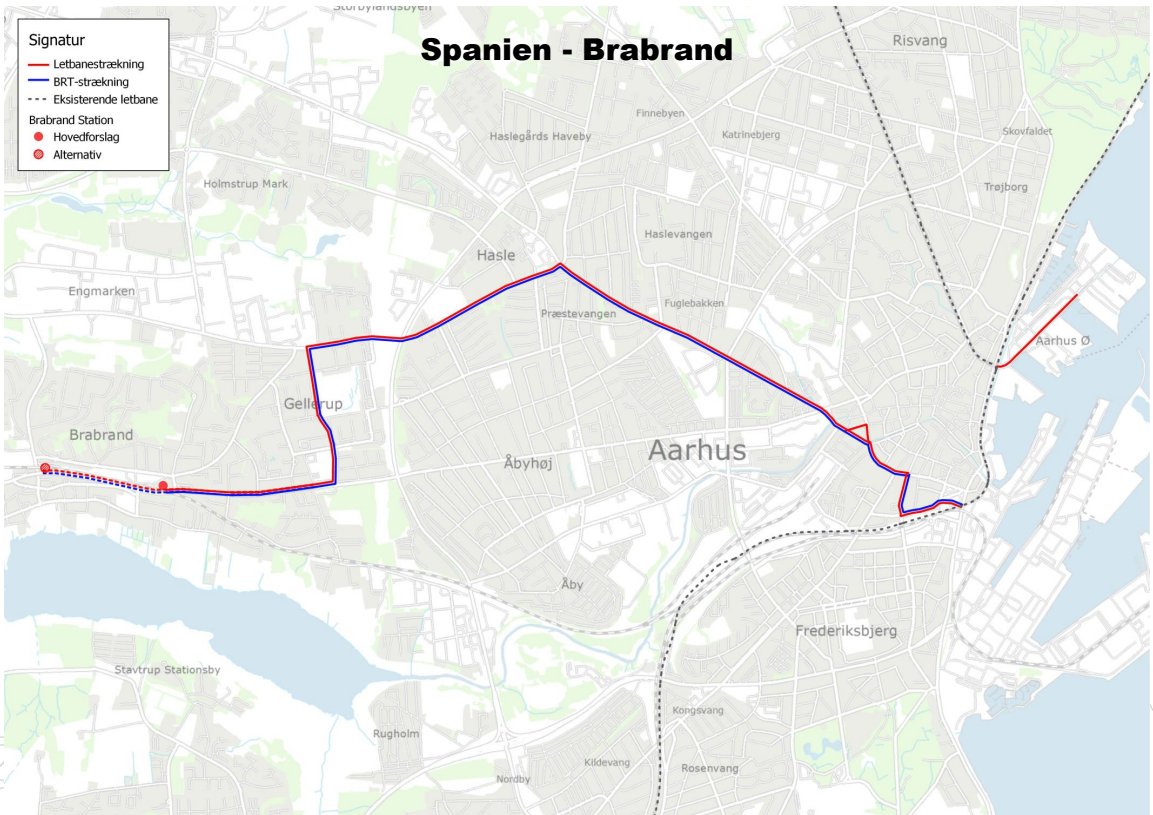


Aarhus Ø og Nørreport Krydset



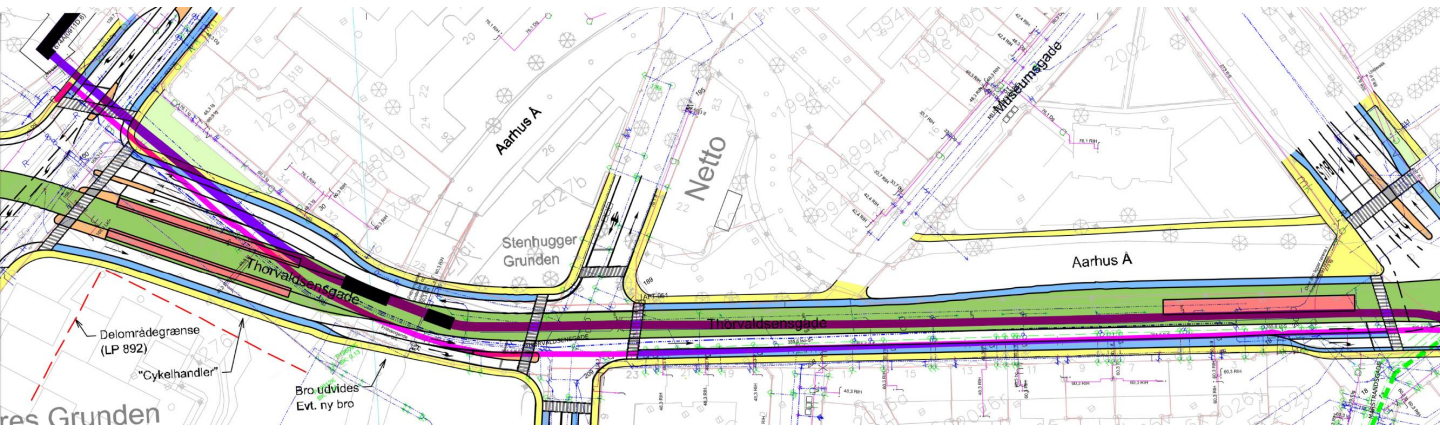
Spanien - Brabrand

- Signatur**
- Letbanestrækning
 - BRT-strækning
 - - - Eksisterende letbane
- Brabrand Station**
- Hovedforslag
 - Alternativ



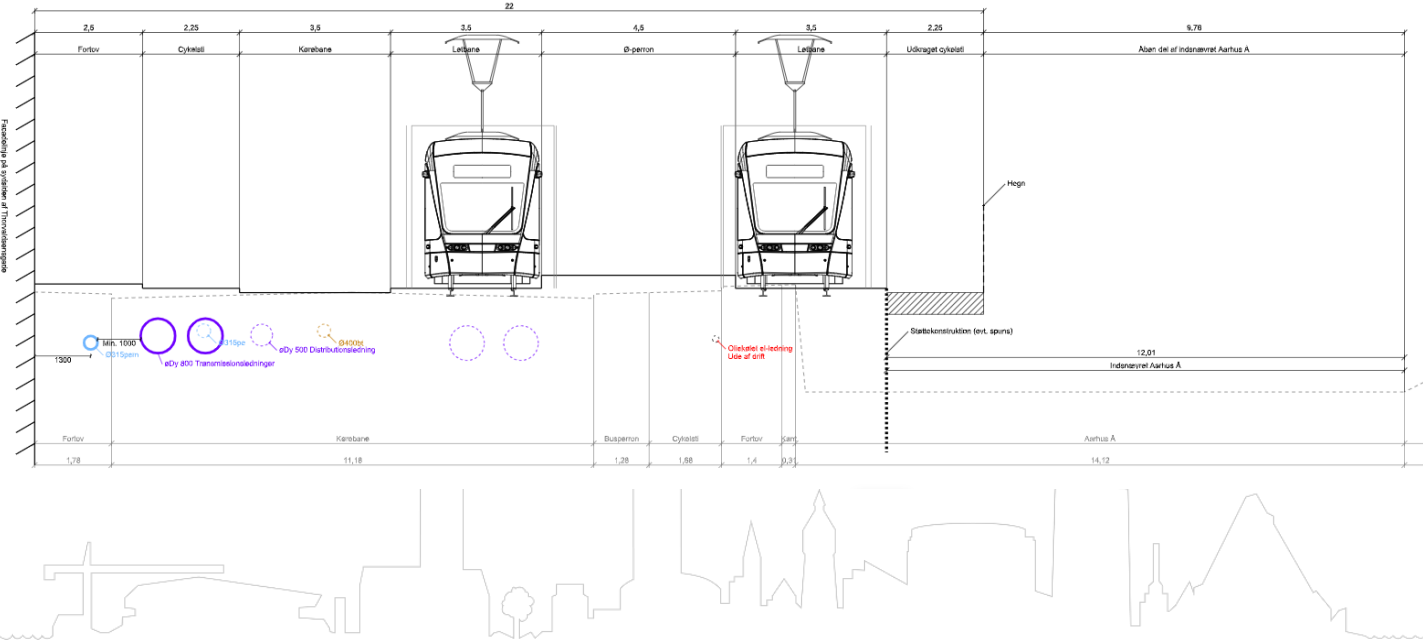
Ledninger i Thorvaldsensgade





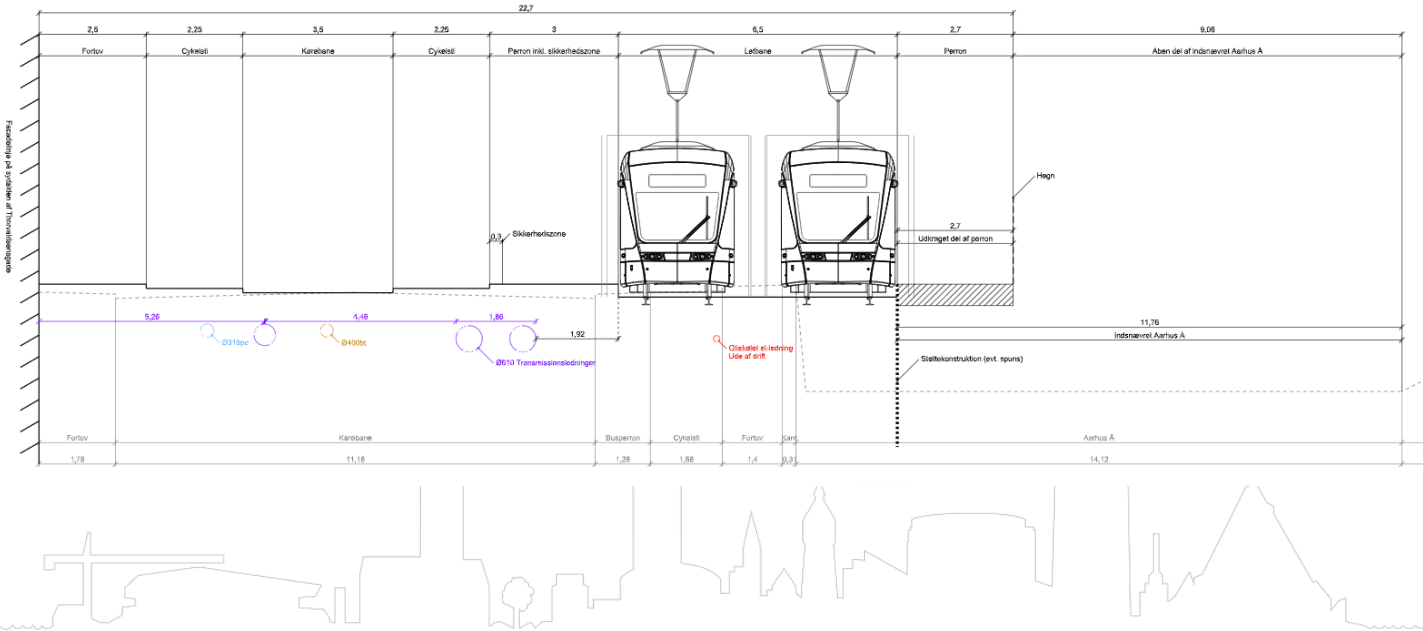
Ledninger i Thorvaldsensgade

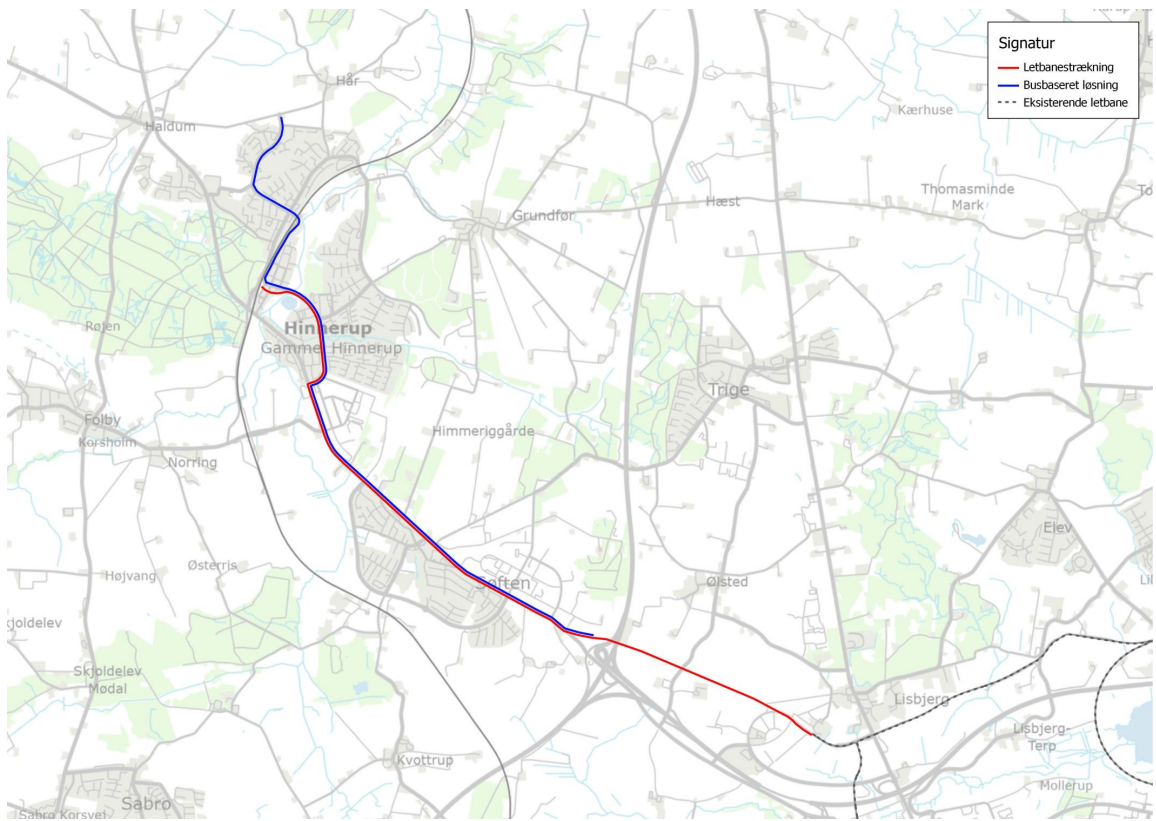
Ledninger omlægges – to spor

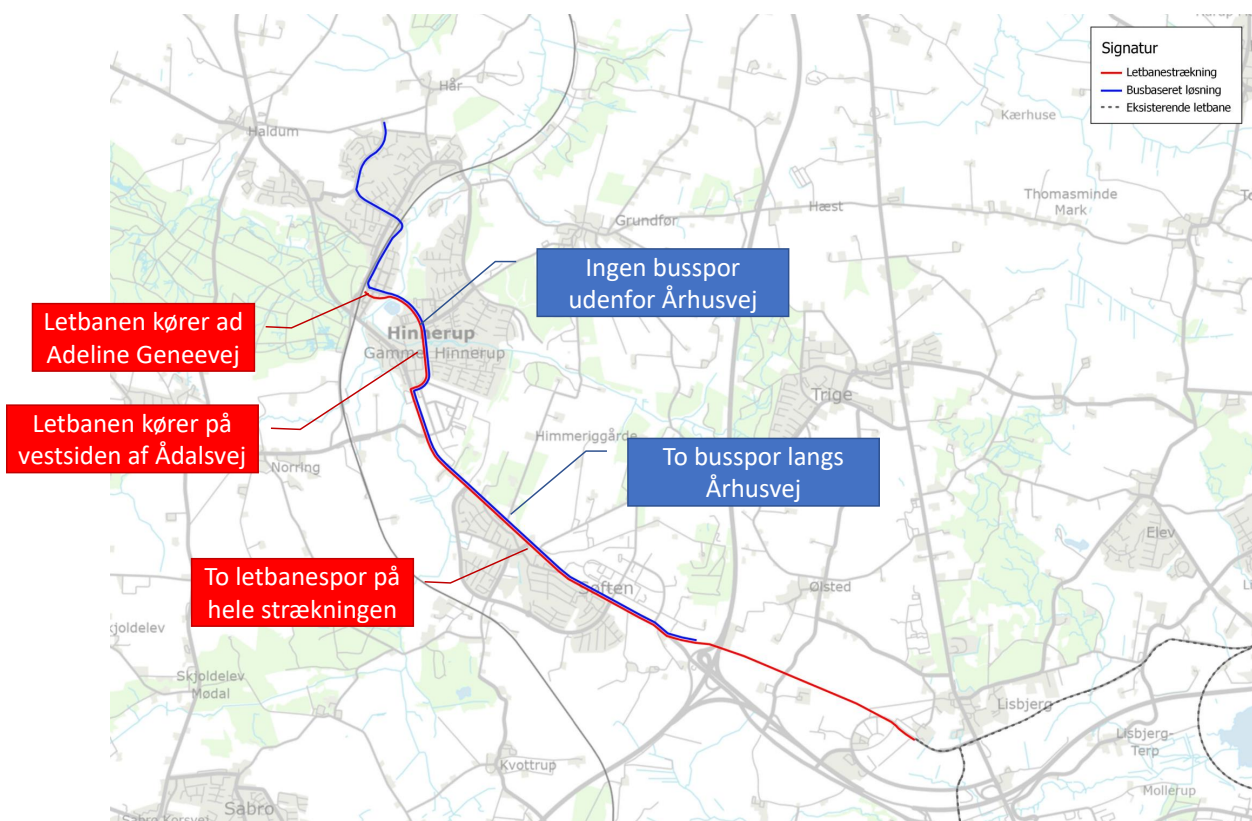


Ledninger i Thorvaldsensgade

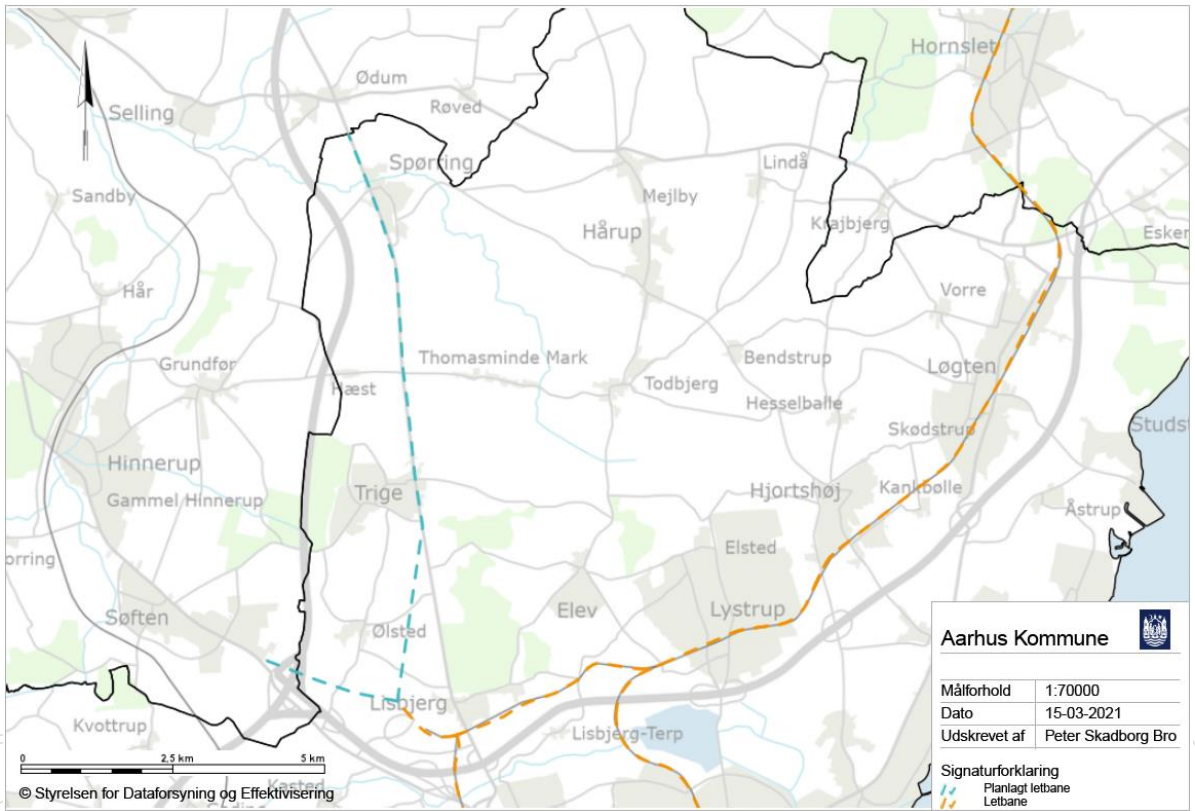
Ledninger respekteres – to spor







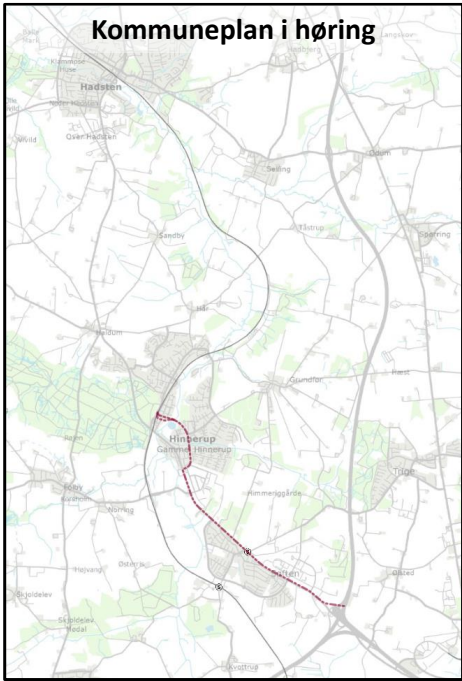
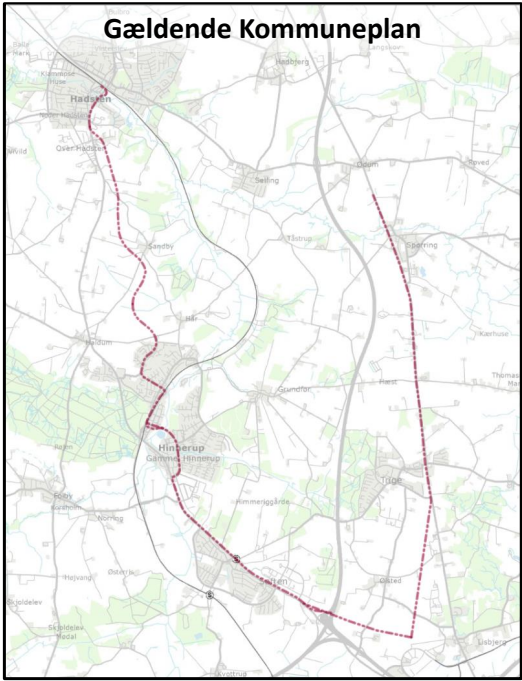




Aarhus Kommune

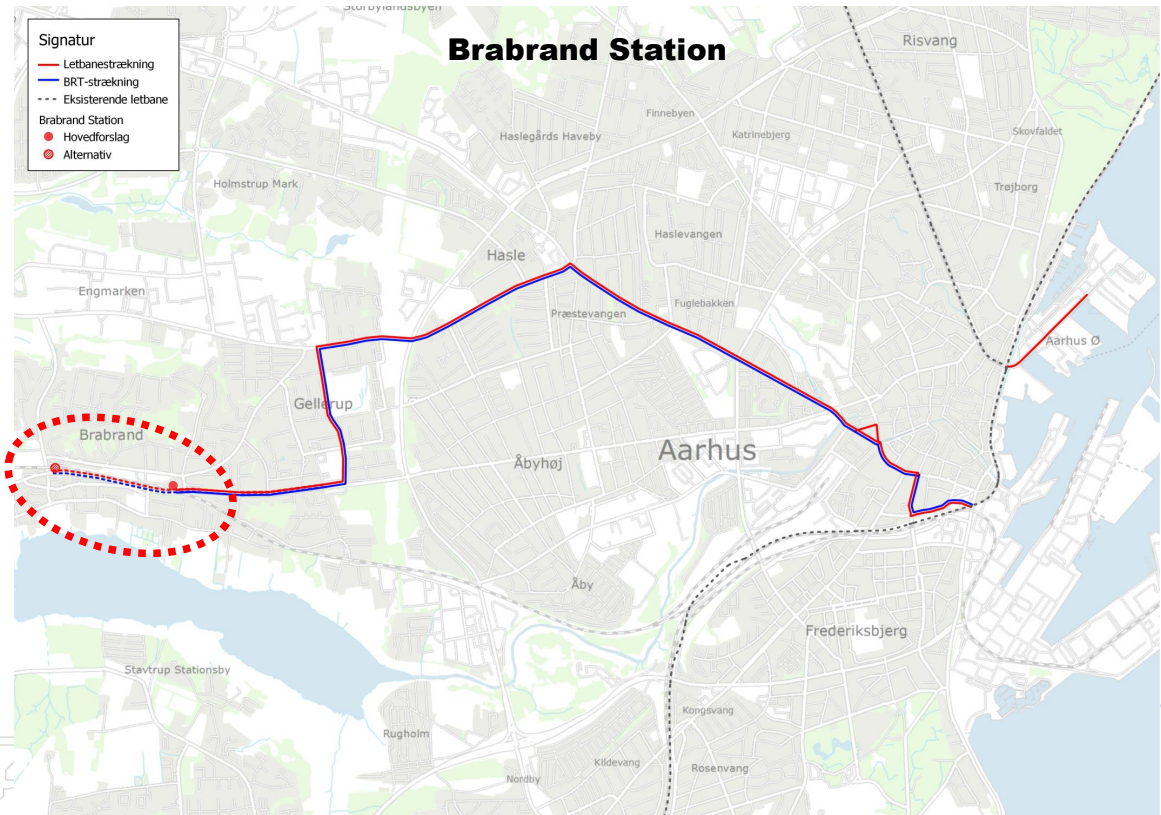
Målforshold	1:70000
Dato	15-03-2021
Udskrevet af	Peter Skadborg Bro

Signaturforklaring
 Planlagt letbane
 Letbane



Brabrand Station

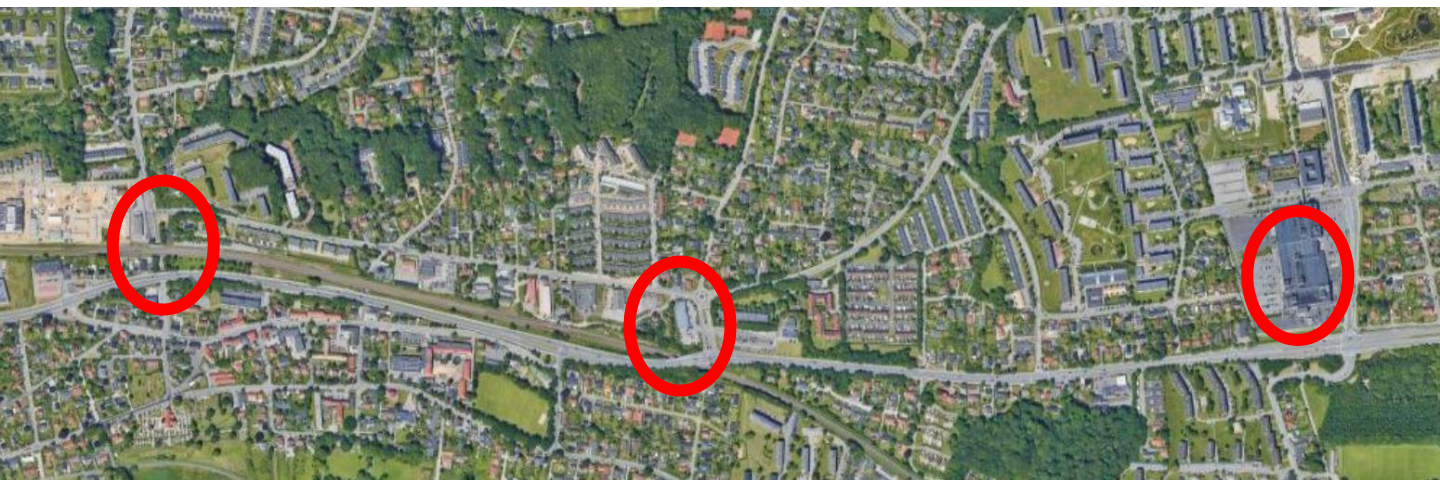
- Signatur**
- Letbanestrækning
 - BRT-strækning
 - - - Eksisterende letbane
- Brabrand Station**
- Hovedforslag
 - Alternativ



Truevej

Stenbækvej

City Vest



**STYREGRUPPEMØDE I
LETBANESAMARBEJDET
26. MARTS 2021**



PUNKT 5

Drøftelse af Letbanesamarbejdets nyhedsbrev

OM NYHEDSBREVET

- Jfr. samarbejdsaftalen udgiver Letbanesamarbejdet et nyhedsbrev
- Oprindeligt formidling af planlægningen af etape 1 og dens sammenhæng med mulige udbygningsetaper og senere hen anlægget af etape 1 og det videre arbejde med udbygningsetaperne i Samspil 2025
- Nu en blanding af historier om drift, udbygning og byudviklingsprojekter med relevans for etape 1 og udbygningsetaperne
- Pt. mere end 1.300 læsere og udsendelse 2-3 gange om året
- I 2020 og 2021 har åbningsraterne ligget på 70–80% og klikraterne på 41–56%
- Artikler om udbygning og udviklingsorienterede projekter har generelt høje læsertal

NYHEDSBREVETS FREMTID

- Med Samspil 2030 er der nu både fokus på letbane- og BRT-løsninger → formidling af flere forskellige typer projekter
- Fra midttrafik.dk til letbanen.dk til midttrafik.dk → behov for en række justeringer af nyhedsbrevet → er tiden inde til også at gentænke layout, indhold og eventuelt afsender og lave en relancering af nyhedsbrevet?
- Behov for en drøftelse af det fremtidige indhold af nyhedsbrevet (vægtning mellem udvikling og drift)

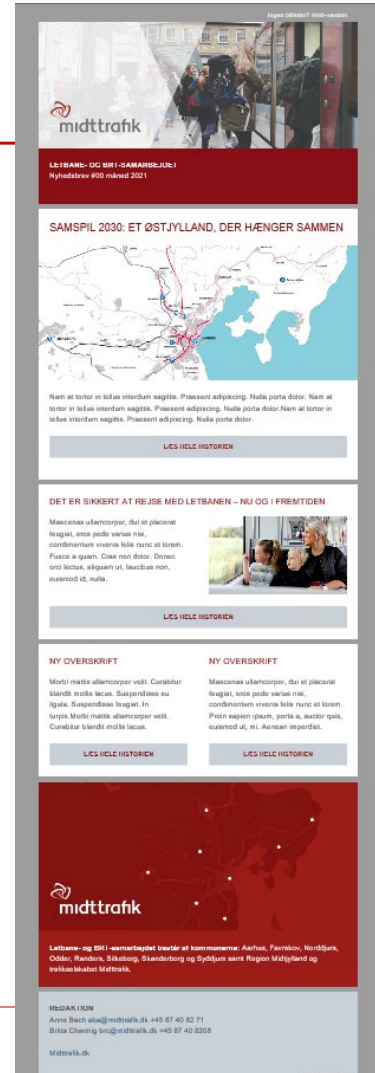
NYT DESIGN?

Mange genkendelige elementer fra det nuværende design, men med nye farver, ny top og bund og tydelige CTA-knapper

Det siger Publico:

På den ene side skal nyhedsbrevet fremover fokusere på flere transportformer, og derfor bliver de grafiske letbanetog i den nuværende template for markante og misvisende.

På den anden side skal vi huske, at de nuværende modtagere oprindeligt har tilmeldt sig et nyhedsbrev fra Letbanen. Så Letbanen må stadig gerne fylde en vis rolle i udtrykket.



NYT NAVN?

Det siger Publico:

Tilgange til et nyt navn

I navngivningen af en organisation er der flere veje at gå, afhængig af formålet. Fx:

- **Det deskriptive navn:** Her er formålet at finde et navn, som er let at afkode, og som primært er *dækkende* for organisationens arbejde. Her er det nuværende "Letbanesamarbejdet" eller "Nordjyllands Trafikselskab" et par eksempler.

Da Letbanesamarbejdet primært arbejder i relation til de politiske interessenter, ser vi ingen grund til at vige fra det deskriptive navn.



NYT NAVN?

Navneforslag

Her følger tre navneforslag (ikke i prioriteret rækkefølge), inkl. nogle korte refleksioner om hvert af dem

1

Letbane- og BRT-samarbejdet

- En lille ændring, som er tro mod det oprindelige navn, og som de fleste formentlig vil kunne se logikken i.
- Signalerer, at Letbanen har fået en (sidedillet) ”makker” i Østjyllands kollektive infrastruktur.
- Et sårbart valg, hvis andre teknologier end Letbane og BRT skal fylde i samarbejdet (fx tog og bus).

2

Samspil 2030 / Samspil Østjylland

- Visionen Samspil 2030 vil i de kommende år formentlig fylde meget i samarbejdet. Derfor kunne det give mening at adoptere visionens navn.
- Navnet holder ikke for evigt, og der vil sikkert op igennem 2020'erne ske ændringer i visionen. Kommer navnet så til at fremstå bedaget? Her kunne Samspil Østjylland være en løsning.

3

Fælles Mobilitet Østjylland

- Et navn, der ikke låser sig fast på transportformer/teknologier.
- I ordet ”fælles” ligger både kollektiv trafik som noget fælles og fællesskabet mellem kommunerne i samarbejdet.
- Navnet *kunne* dog godt bruges om andet end kollektiv transport (fx en vision om flere motorveje eller cykelstier).

Publico®

Eller 4 – Andre forslag?

Eller 5 – Fastholdelse af det nuværende navn