Letbanesamarbejdet

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	E-mail	Telefon
8. oktober 2026	8.8.5-03141-2024	Mai Engbo Boas	mab@midttrafik.dk	3192 1885
		Anne Bach	aba@midttrafik.dk	2117 9293
		Henrik Vestergaard	huv@midttrafik.dk	5164 8213

Udkast til referat af ordinært møde i Letbanerådet

Tid 8. oktober 2026 kl. 9.00-11.00

Sted Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg – i lokale 1.04 (konferencelokalet)

Deltagere

Medlemmer af Letbanerådet
Anders G. Christensen (AGC) (V), regionrådsformand, Region Midtjylland (formand)
Peter Sporleder (PS) (C), formand for Økonomi- og Erhvervsudvalget, Aarhus Kommune (næstformand)
Christoffer Pedersen (CP) (V), medlem af Økonomiudvalget, Syddjurs Kommune
Claus Leick (CL) (F), formand for Klima-, Miljø- og Planudvalget, Skanderborg Kommune
Jens Kristian Laursen (JKL) (F), byrådsmedlem, Randers Kommune
Karoline Bergkvist Søgaard (KBS) (A), formand for Kultur-, Fritids- og Landdistriktsudvalget, Norddjurs Kommune
Niels Christian Selchau-Mark (NCSM) (C), formand for Teknik- og Miljøudvalget, Favrskov Kommune
Torben Hansen (TH) (A), bestyrelsesmedlem, Midttrafik

Styregruppemedlemmer
Lars Berg (LB), direktør, Midttrafik (formand for styregruppen)
Trine Buus Karlsen (TBK), områdechef for Byrum, Aarhus Kommune (næstformand)
Brian Hannibal (BH), sektionsleder for Veje og Trafik, Randers Kommune
Claus Vind Andersen (CVA), chef for Trafik og Ejendomme, Favrskov Kommune
Helle Bøhl-Møller (HBM), chef for Teknik & Miljø, Odder Kommune
Karen Margrethe Høj Madsen (KMHM), chef for Plan, Teknik og Miljø, Skanderborg Kommune
Kim Kofod Hansen (KKH), udviklingsdirektør, Region Midtjylland
Mads Holm-Petersen (MHP), souschef for Vej og Ejendom, Norddjurs Kommune
Sanne Attermann (SA), chef for Teknik og Miljø, Syddjurs Kommune

Øvrige
Henrik Vestergaard (HV), planchef og leder af Letbanesekretariatet, Midttrafik
Anne Bach (AB), chefkonsulent, Letbanesekretariatet, Midttrafik (på Teams)
Mai Engbo Boas (MEB), mobilitetsrådgiver, Letbanesekretariatet, Midttrafik
Simon Wind (SW), projektchef, Etape 2-sekretariatet/Mobilitet, Aarhus Kommune
Mie Krog (MK), bestyrelsesleder, Aarhus Letbane
Michael Borre (MB), direktør, Aarhus Letbane

Afbud

Kristian Pihl Lorentzen (V), formand for Plan-, Vej- og Trafikudvalget, Silkeborg Kommune
Lone Jakobi (A), borgmester, Odder Kommune
Flemming Frøsig Christensen, vej- og trafikchef, Silkeborg Kommune

Formål At godkende den videre proces med ny visionsplan og nyt navn for Letbanesamarbejdet

Dagsorden

1. Godkendelse af dagsorden
2. Drøftelse af Letbanesamarbejdet fremadrettet
3. Godkendelse af den videre proces med ny visionsplan
4. Beslutning om nyt navn for Letbanesamarbejdet
5. Drøftelse af oplæg for studietur
6. Beslutning om ordinært møde i Letbanerådet i 2027
7. Opfølgning på planprincipper for stationsnær byudvikling
8. Gensidig orientering om emner af relevans for Letbanesamarbejdet
9. Orientering om status på etape 1
10. Evt.

1. Godkendelse af dagsorden

AGC spurgte, om der var indsigelser til dagsordenen. Derudover orienterede AGC om, at Niels Christian Selchau-Mark (C), formand for Teknik- og Miljøudvalget, Favrskov Kommune indtræder som medlem af Letbanerådet i stedet for Lars Storgaard (C), borgmester, Favrskov Kommune.

Dagsorden og Christian Selchau-Mark's indtræden blev godkendt.

2. Drøftelse af Letbanesamarbejdet fremadrettet

I september 2026 blev der afholdt et møde mellem borgmestrene i de østjyske kommuner og regionrådsformanden vedr. et nyt samarbejde om en fælles østjysk infrastrukturplan, som skal have til formål at reducere trængslen og styrke den kollektive trafik. Samarbejdet skal ifølge borgmesteren i Aarhus Kommune hente inspiration fra fingerplanen i hovedstadsområdet.

Et sådant samarbejde vil øjensynligt have stort overlap til Letbanesamarbejdet og visionsplanen om højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland. Det giver derfor anledning til en drøftelse af, hvor det stiller Letbanesamarbejdet, og hvorvidt det igangværende arbejde med at udarbejde en ny visionsplan skal sættes på pause.

Letbanesekretariatet indstiller:

at drøfter Letbanebanesamarbejdets fremtid set i lyset af det nye samarbejde om en østjysk infrastrukturplan

Drøftelse:

AGC bemærkede, at punkt 2, 3 og 4 har kobling til hinanden og henviste til, at Aarhus Kommunes borgmester, Anders Winnerskjold, har annonceret et ønske om at etablere en østjysk fingerplan. Der er tale om et samarbejde i borgmesterregi, som geografisk rækker helt til Silkeborg og Viborg. AGC bemærkede, at samarbejdet har overlap med Business Region Aarhus og oplyste endvidere, at et kommissorium for samarbejdet er til kommentering hos parterne. Ifølge AGC kommer der formentlig først momentum på samarbejdet i løbet af 2027.

AGC fremhævede ligeledes det for tiden store fokus på gratis og billigere billetter, både i regi af regeringen og blandt nogle kommuner. Hertil bemærkede AGC, at anbefalingerne fra det nedsatte ekspertudvalg også stadig mangler en politisk opfølgning. Dertil kommer, at DSB står over for en udbudsrunde i 2030, og at regional- og lokalbanerne samtidig lider under et stor vedligeholdelsesmæssigt efterslæb. Det betyder alt sammen, at de lokale og regionale parter står i et limbo ift. den kollektive trafiks fremtid og afventer, at transportministeren forholder sig til de mange aktuelle sager.

AGC fremhævede desuden skævvridningen i investeringer i kollektiv trafik i Øst- og Vestdanmark og opfordrede til, at kommunerne og regionen i det midt- og østjyske står sammen om at tiltrække investeringer til landsdelen. AGC fandt derfor, at der stadig er brug for Letbanesamarbejdet og for at fortsætte arbejdet med en ny visionsplan, men at der kan blive behov for at justere samarbejdets form og visionsplanens indhold, når der er truffet beslutning om det nye samarbejde.

KBS bakkede op om samarbejdet om en østjysk fingerplan. Ifølge KBS er navnet mindre relevant. I stedet er det vigtigt, hvordan samarbejdet er organiseret, og at samarbejdet favner hele Østjylland, herunder områder med færre indbyggere.

AGC pegede på, at presset på den kollektive trafik stiger, jo tættere man kommer på Aarhus, hvorfor Aarhus Kommune ønsker at arbejde med en mobilitetsplan, der skal reducere biltrafikken ind mod byen. AGC tilkendegav, at der allerede er planer om et parkér og rejs-anlæg i Favrskov ved motorvejen, og hvis lignende knudepunkter skal etableres i Østjylland for at aflaste vejnettet i Aarhus, er der behov for at se nærmere på finansieringsmodeller.

CL bakkede op om at holde fast i Letbanesamarbejdet, men fremhævede samtidig behovet for bedre koordinering, da det også kan være vanskeligt for borgerne at finde ud af, hvem der har ansvaret for hvad.

AGC bemærkede, at det samarbejde, som Aarhus Kommunes borgmester har sat i gang, skal løbes i gang. Samtidig forventes regeringen at komme med et udspil om organiseringen af den kollektive trafik, hvorfor parterne er nødt til at være afventende.

CL fremhævede behovet for en stærkere fælles stemme.

CP spurgte til, hvordan det nye samarbejde skal organiseres, og hvordan overlappet er til Letbanesamarbejdet. CP så frem til at se kommissoriet fra det nye samarbejde, så det kan vurderes, hvordan det hænger sammen med Letbanesamarbejdet.

AGC pegede på risikoen for, at der bliver for mange aktører og fora. Det er vigtigt, at der er politisk styring og commitment.

CL pegede på de store forskelle på det kollektive tilbud kommunerne imellem, blandt andet også når det gælder priser. CL håbede, at samarbejdet kan bidrage til, at borgerne oplever samme kvalitet og prisniveau i den kollektive trafik, uanset hvor de bor.

Beslutning:
Der var enighed om at følge udviklingen i det nye samarbejde og arbejde for at sikre sammenhæng til Letbanesamarbejdets arbejde og den nye visionsplan.

3. Godkendelse af den videre proces med ny visionsplan

På mødet i Letbanerådet i april 2026 var der en drøftelse af den videre proces ifm. udarbejdelse af den nye visionsplan for Letbanesamarbejdet med særligt fokus på den politiske involvering. Her ønskede Letbanerådet bl.a., at *muligheden for at afholde en konference med deltagelse af lokale politikere og folketingspolitikere valgt i Østjylland afdækkes. Samtidig ønskede Letbanerådet, at Letbanesekretariatet stiller sig til rådighed for besøg hos de tekniske udvalg for en gennemgang af visionsplanen.*

Styregruppen har drøftet ønskerne og anbefaler, at afholdelsen af en politisk konference sker efter vedtagelsen af den nye visionsplan, og at besøg hos de tekniske udvalg sker forud for selve udarbejdelsen af den nye visionsplan.

Letbanesekretariatet har lavet nedenstående forslag til tidsplan for den videre proces for den nye visionsplan. Her er der lagt op til, at udvalgsbesøgene ligger i 4. kvartal 2026 og 1. kvartal 2027 som en optakt til selve udarbejdelsen af visionsplanen i første halvår af 2027. Ifølge tidsplanen godkender Letbanerådet et høringsudkast på et ekstraordinært møde i sensommeren 2027, hvorefter det sendes i høring hos parterne i efteråret 2027. En endelig udgave af den nye visionsplan forventes at kunne godkendes endeligt på Letbanerådets ordinære møde i 2028, og herefter kan der holdes en politisk konference med den nye visionsplan som omdrejningspunkt.

Tidsplan for genbesøg af Samspil 2030 - del 2	2026				2027				2028			
	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Ordinært møde i Letbanerådet - godkendelse af opdaterede projekter og fokusområder til ny visionsplan		Apr.										
Styregruppemøde - drøftelse af tidsplan for del 2		Jun.										
Detaljering af plan for politisk involvering i visionsarbejde												
Styregruppemøde - drøftelse af tidsplan for del 2			Sep.									
Ekstraordinært møde i Letbanerådet - godkendelse af tidsplan for del 2				Okt.								
Temadrøftelser i tekniske udvalg - optakt til udarbejdelse af ny visionsplan												
Udarbejdelse af udkast til ny visionsplan												
Ordinært møde i Letbanerådet - opsamling på udvalgsbesøg						Apr.						
Styregruppemøde - drøftelse af høringsudkast til ny visionsplan						Jun.						
Ekstraordinært møde i Letbanerådet - godkendelse af høringsudkast til ny visionsplan							Aug.					
Fremsendelse af forslag til ny visionsplan til Letbanesamarbejdets parter							Aug.					
Styregruppemøde - status på politisk behandling af forslag til ny visionsplan							Sep.					
Møder i byråd og regionsråd - høring af forslag til ny visionsplan							Sep.-nov.					
Styregruppemøde - drøftelse af tilbagemeldinger fra parterne								Dec.				
Evt. justeringer af forslag til ny visionsplan												
Styregruppemøde - drøftelse af evt. justeringer af forslag til ny visionsplan									Mar.			
Ordinært møde i Letbanerådet - endelig godkendelse af forslag til ny visionsplan										Apr.		
Styregruppemøde - forberedelse af politisk konference										Jun.	Sep.	
Politisk konference												
Politisk handling												
Styregruppemøder												

Letbanesekretariatet foreslår en rejsepakke, som kan bruges ifm. udvalgsbesøgene. Rejsepakken kan indeholde følgende:

- Kort introduktion til Letbanesamarbejdet, den nuværende visionsplan, Samspil 2030, og igangsættelse af en ny visionsplan
- Nuværende projekter, som fortsat skal være en del af visionsplanen (med fokus på dem, som har direkte relevans for den enkelte part)
- Nye projekter, som kræver nærmere afklaring (med fokus på dem, som har direkte relevans for den enkelte part)
- Nye fokusområder med særligt fokus på fælles målsætninger for transportandele, samarbejde om stationsnær byudvikling og udpegning af regionale knudepunkter
- Enkelte spørgsmål til drøftelse, fx om interessevaretagelse over for staten og samarbejde på tværs af kommunegrænser

Punkterne kan tilpasses den enkelte parts ønsker.

Det er op til den enkelte part at afklare, om der ønskes at gøre brug af muligheden for, at Letbanesekretariatet kommer på besøg. Der er allerede lavet en konkret aftale med en af kommunerne i samarbejdet.

Letbanesekretariatet indstiller:

at Letbanerådet godkender oplægget til den videre proces for tilblivelsen af en ny visionsplan for Letbanesamarbejdet
at Letbanerådet drøfter den foreslåede rejsepakke ifm. udvalgsbesøg

Drøftelse:

HV orienterede om status på tidsplanen for den nye visionsplan. Til foråret samles der op på udbyttet af udvalgsbesøgene, hvorefter sekretariatet arbejder videre med visions-

planen. Når visionsplanen er endeligt vedtaget, afholdes en politisk konference, hvor indholdet præsenteres.

AGC fremhævede, at det i 2. og 3. kvartal er vigtigt at se på kommissoriet for det nye samarbejde, så de to processer ikke udvikler sig i forskellige retninger.

TH bemærkede, at den nuværende tidsplan rækker to år frem, og at det er lang tid. Når man når frem til foråret 2028, vil der samtidig begynde at være fokus på valg. TH spurgte derfor, om tidsplanen kan strammes op, så processen ikke påvirkes af en kommende valgkamp.

AGC var enig i, at der er en god pointe i at fremrykke processen. En visionsplan kan risikere at være forældet, inden den er trykt, og der kan eventuelt indkaldes til et ekstra rådsmøde, hvis det er nødvendigt for at nå i mål.

MK spurgte, om nogle elementer kan rykkes frem, og om der kan gennemføres prøvehandlinger, så man tidligere kan se resultaterne.

KKH vurderede, at man allerede ved en del om, hvad visionsplanen skal indeholde, og at det derfor bør være muligt at fremrykke dele af arbejdet. Spørgsmålet er dog, hvor meget godkendelsesprocesserne hos de enkelte parter kan optimeres.

CL bemærkede, at det vil være muligt at stramme processen op, hvis der er klarhed over tidsplanen i god tid.

KBS fremhævede, at regeringen har et ønske om at styrke den kollektive trafik i landdistrikterne, bl.a. med henvisning til den afsatte pulje på området. KBS understregede, at visionsplanen derfor bør have fokus på både fladedækning og stærke regionale hovedlinjer. Hun var opmærksom på, at kommunen har ansvaret for tilbringertransporten, bl.a. gennem flextrafik, mens det er regionens ansvar at sikre de regionale forbindelser, der binder landdistrikterne sammen med de regionale hovedområder. KBS fremhævede i den forbindelse udfordringerne med forbindelserne til Randers, herunder adgangen til hospitalet, som bør prioriteres. Endelig pegede KBS på, at Aarhus halter efter København, når det gælder investeringer i kollektiv trafik, og at dette også bør indgå i det videre fokus.

LB bemærkede til dette, at Midttrafik får ansvar for at administrere den del af puljen, som tilfalder det midtjyske område.

AGC pegede på muligheden for delleverancer, så dele af visionsplanen kan være klar ved årsskiftet 2027/2028.

HV mente også at det var muligt at fremrykke tidsplanen og understregede, at det er vigtigt, at medlemmerne i samarbejdet prioriterer besøg på udvalgsmøderne ultimo 2026 / primo 2027, hvis processen skal fremrykkes. HV understregede endvidere, at parterne selv skal række ud til Letbanesekretariatet, hvis et udvalgsbesøg ønskes.

Beslutning:
Letbanesekretariatet udarbejder et forslag til en opdateret tidsplan med fokus på at fremrykke processen, så den endelige visionsplan kan vedtages før foråret 2028. Sammenhængen med det nye samarbejde skal ligeledes indgå i den videre proces.

4. Beslutning om nyt navn for Letbanesamarbejdet

På Letbanerådets ordinære møde i april 2026 blev det besluttet, at Letbanesekretariatet skulle komme med forslag til nyt navn for Letbanesamarbejdet som følge af rådets ønske om, at navnet i højere grad skal afspejle et bredere mobilitetsfokus frem for udelukkende letbane. Styregruppen har drøftet forskellige muligheder på baggrund af forslag fra Letbanesekretariatet og anbefaler følgende navn:

'*Mobilitetssamarbejdet i Østjylland*' (eller '*Mobilitetsrådet i Østjylland*')

Hvis Letbanerådet ønsker det, kan undertitlen '*Samarbejde om sammenhængende kollektive rejsestrømme*' tilføjes.

Letbanesekretariatet indstiller:

at Letbanerådet beslutter, om Letbanesamarbejdet skal skifte navn til det foreslåede

Drøftelse:
AGC bemærkede, at Letbanesamarbejdet blev født i en tid, hvor der alene var fokus på letbaneudbygning bl.a. til Randers, og hvor dette var det rigtige strategivalg, men at den manglende opbakning fra staten umuliggjorde, at udbygningsetaperne kunne blive realiseret, hvilket står i kontrast til investeringsniveauet i København.
AGC bakkede op om navnet Mobilitetssamarbejdet i Østjylland og den foreslåede undertitel og fremhævede, at et samarbejde er en bedre betegnelse end et råd.

CL bemærkede, at ordet "samarbejde" i højere grad forpligter, men spurgte samtidig, om en undertitel om "kollektiv trafik" vil være for snæver, da samarbejdet også bør fokusere på delemobilitetsløsninger.

AGC bemærkede, at undertitlen i hans optik favner bredt.

JKL spurgte, om "i" kan fjernes fra navnet.

AGC foreslog herefter navnet 'Mobilitetssamarbejdet Østjylland'.

KKH spurgte, om undertitlen skal fjernes.

AGC vurderede, at undertitlen bør fastholdes. Det kollektive trafikbegreb er over de seneste år blevet bredere og omfatter også eksempelvis delemobilitet og samkørsel.

Beslutning:
Det blev besluttet, at Letbanesamarbejdet fremover benævnes 'Mobilitetssamarbejdet Østjylland' med undertitlen 'Samarbejde om sammenhængende kollektive rejsestrømme'.

5. Drøftelse af oplæg for studietur

På sidste møde i Letbanerådet var der opbakning til, at Letbanesekretariatet skulle komme med et konkret forslag til en mulig studietur for Letbanerådet i foråret 2027.

Siden er en række forskellige mulige destinationer screenet, og styregruppen for samarbejdet indstiller på den baggrund, at studieturen går til Bergen og Stavanger. Begge byer er kendetegnet ved at have indgået ambitiøse bymiljøaftaler som strategisk grundlag for at styrke den kollektive trafikinfrastruktur og markedsandelen for bæredygtig transport.

I Bergen har letbanen (Bybanen) været grundstenen i udviklingen. 2 banestrækninger er i drift, mens en tredje er under planlægning. Samtidig er busnettet udviklet til et stambussystem efter samme grundlag, som det f.eks. kendes fra A-busserne i Aarhus. Bergen har haft stor byudvikling gennem de sidste årtier og er lykkedes med at strukturere den, så udviklingen har understøttet væksten i den kollektive trafik og muligheden for at transportere sig uden bil.

Stavanger har haft tilsvarende mål om at styrke kollektiv trafik, men har valgt BRT (Bus Rapid Transit) som deres hovedgreb. Bussveien, som systemet hedder, vil, når det er fuldt udbygget, dække et 50 km langt tracé, hvoraf 70-80 % vil være egne busbaner. De første etaper er allerede åbnet og giver et indblik i, hvor langt man kan komme med bus som hovedtilbud i et stærkt sammenhængende netværk. Samtidig er Stavanger langt i et forsøg med selvkørende bus, som ligeledes kan opleves på turen. Endelig har trafikselskabet ar-

bejdet dedikeret med øvrige grønne transportformer og har bl.a. etableret og driver et delecykelsystem i byen til at understøtte den kollektive trafik.

Med Letbanerådets godkendelse vil sekretariatet sætte den konkrete planlægning af turen i gang. En skitse til et muligt program kunne være:

Dag 0 – Ankomst
- Fly/rejse til Bergen f.eks. direkte rejse Billund (12.30) – Bergen (13.50) og videre med letbane til centrum af Bergen – ankomst ca. kl. 15.00
- Eftermiddag – Bybanen og byudvikling
    - Tur med Bybanen og besøge 2–3 konkrete områder, hvor man kan se forskellen mellem eksisterende by, fortætning omkring banen og ny byudvikling

Dag 1 – Bergen Kommune og videre til Stavanger
- Formiddag – Besøg hos Bergen Kommune
    - Tema: Byudvikling med Bybanen som rygrad
        - Hvordan har kommunen sikret, at Bybanen understøtter byudvikling?
        - Hvordan understøtter Bybanen de regionale rejsestrømme i Hordaland Region?
        - Hvilke forventninger til byudvikling er blevet indfriet – og hvilke er ikke?
        - Mødes med politiker(e) eller tidligere politiker(e), som fortæller om den politiske vision og proces
- Eftermiddag: Besøg hos trafikselskabet Skyss
    - Bybanens udvikling og passagervækst – virkemidler og årsager
        - Sammenhængen mellem Bybanen og den øvrige kollektive trafik – hvordan sikrer man ét sammenhængende system af regional og lokaltrafik?
        - Arbejdet med langsigtede målsætninger for udvikling
    - Evt. besigtigelse af Bybane/depot/byudviklingsområder afhængig af, hvad vi når søndag
- Transport til Stavanger

Dag 2 – Stavanger - Bussveien og valget mellem BRT og letbane
- Formiddag – Rogaland Fylkeskommune/evt. politisk repræsentant
    - Tema: Hvilke fordele giver BRT-systemet for Stavanger?
        - Hvorfor blev BRT valgt frem for letbane – hvilke fordele har man opnået
        - Hvordan har Bussveien været med til at forme byen og udviklingen?
        - Hvilken rolle spiller Bussveien i det samlede arbejde med at reducere biltrafikkens rolle?
- Eftermiddag - Trafikselskabet Kolumbus
    - Tema: Hvordan fungerer Bussveien i drift?
        - Hvordan er busnettet tilpasset Bussveien og hvilke effekter har de set
        - Hvordan er systemet integreret med øvrige grønne transportformer, herunder regionaltrafikken og mikromobilitet?
        - Hvordan har erfaringerne været med at afprøve selvkørende bus i systemet?
    - Besigtigelse af anlægget og selvkørende bus
        - Eftermiddag/Aften – Hjemrejse, f.eks. Stavanger (18.15) – Billund (23.00)

Sekretariatet har tidligere kortlagt mulige datoer for turen i foråret 2027, hvor Letbanerådets formandskab har mulighed for at deltage. Her er datoerne 11.-13. april de bedst egnede. Der er blevet sendt en kalenderreservation.

Letbanesekretariatet indstiller:

at Letbanerådet godkender, at sekretariatet planlægger en studietur for rådet og styregruppen til Bergen/Stavanger 11.-13. april 2027

Drøftelse:
HV præsenterede oplæg for studieturen, som blandt andet omfatter besøg i Bergen og Stavanger. Bergen har en flot væksthistorie med udbygning af letbane og store passagerstigninger. I Stavanger er der blandt andet erfaringer med et stort BRT-system, selvkørende bus og delemobilitet som tilbringertrafik.

JKL vurderede, at det lyder som et godt program.

TH tilsluttede sig, at programmet lyder godt.

AGC konkluderede, at der er opbakning til oplægget.

Beslutning:
Oplæg for studieturen blev godkendt, og den videre planlægning igangsættes.

6. Beslutning om ordinært møde i Letbanerådet i 2027

Ifølge samarbejdsaftalen holder Letbanerådet sit årlige ordinære møde april. Letbanerådet skal beslutte, hvornår mødet skal ligge ift. studieturen d. 11-13. april 2027, herunder om det er vigtigst at drøfte planlægning eller opfølgning på studieturen. Af øvrige dagsordenspunkter er der som minimum et punkt om godkendelse af budget og regnskab og opsamling på udvalgsbesøg. Til orientering er der jfr. tidsplanen for den nye visionsplan også lagt op til et ekstraordinært møde i Letbanerådet i sensommeren 2027.

Letbanesekretariatet indstiller:

at Letbanerådet beslutter, om det ordinære møde i Letbanerådet i 2027 skal ligge før eller efter den planlagte studietur

Drøftelse:
Den fremrykkede tidsplan for visionsplanen blev drøftet i relation til fastlæggelsen af datoen for det ordinære møde i Letbanerådet i 2027.

Beslutning:
Letbanesekretariatet afklarer datoen for det ordinære møde med formandskabet, og tidspunktet tilpasses den opdaterede tidsplan for visionsplanen

7. Opfølgning på planprincipper for stationsnær byudvikling

Som en del af opfølgningen på Letbanerådets godkendelse af planprincipperne for stationsnær byudvikling på det seneste rådsmøde har Letbanesekretariatet fremsendt principperne til alle parter i Letbanesamarbejdet via deres hovedpostkasser. Ligeledes er principperne sendt til planchefnetværket i Østjylland, som har været inddraget i processen med udarbejdelsen af dem.

På mødet giver borgmester Lone Jakobi et oplæg om, hvordan Odder Kommune arbejder med planprincipperne – dette som et indspark til en drøftelse i Letbanerådet om, hvordan Letbanesamarbejdets parter kan aktivere principperne som et vigtigt greb i at understøtte investeringer i højklasset kollektiv infrastruktur.

Letbanesekretariatet indstiller:

at Letbanerådet drøfter, hvordan parterne kan bruge planprincipperne for stationsnær byudvikling til at understøtte investeringer i højklasset kollektiv infrastruktur

Drøftelse:
HBM orienterede, på vegne af Lone Jacobi, om arbejdet med fortætning af området omkring Odder Station. Præsentationen vedlægges referatet. Der har været ændringer i ejerforholdene, og kommunen har fået nye arealer til rådighed. Odder Kommune ønsker at skabe en økonomisk balance i området, samtidig med at der sikres en balance mellem boliger, indkøbsmuligheder mv. Kommunen ønsker både at fastholde de eksisterende kvaliteter og at skabe mulighed for ny udvikling. Der er arbejdet med tre scenarier, herunder et scenarie med et højhus. HBM bemærkede, at højhuset ikke har mødt så meget modstand som forventet. HBM orienterede desuden om Rude Havvej samt mulighederne for Parkér og Rejs, Kiss & Ride og cykelsti.

AGC bemærkede, at der er væsentligt mere byfortætning i scenarie 1 og 2, og at boligpriserne i Aarhus gør området attraktivt.

TH spurgte til den lave parkeringsnorm på en halv parkeringsplads pr. bolig.

HBM forklarede, at Odder har gratis parkering og samtidig ledige parkeringspladser.

TH spurgte, om parkeringshuse har været overvejet.

HBM oplyste, at parkeringshus indgår i scenarie 1, hvor der fortsat regnes med en parkeringsnorm på en halv plads pr. bolig.

AGC henviste til Freiburg, hvor man etablerede letbane i et nyt byudviklingsområde samtidig med en beslutning om lav parkeringsnorm for at understøtte brugen af letbanen.

HBM bemærkede, at infrastrukturen er på plads, når boligerne sælges, og at det derfor er vigtigt at tænke infrastrukturen ind fra starten.

CL bemærkede, at erfaringer fra andre steder viser, at en parkeringsnorm på én bil pr. bolig ikke nødvendigvis er tilstrækkelig. Der kan være flere biler pr. husstand, og den ekstra bil kan ende med at optage offentlige parkeringspladser, som efterfølgende mangler til andre formål.

Beslutning:
-

8. Gensidig orientering om emner af relevans for Letbanesamarbejdet

Under punktet har parterne mulighed for at bringe emner op, som kan være relevante for Letbanesamarbejdet, fx status på Silkeborgbanen.

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen tages til efterretning

Drøftelse:
CL spurgte til status for Silkeborgbanen.

AGC orienterede om, at Silkeborgbanen er blevet vurderet dyrere end tidligere forudsat. Der ligger en beslutning i regeringen om at genbesøge Infrastrukturplan 2035 og projekterne heri, og i den sammenhæng vil et naturligt spørgsmål være, om projektet skal reduceres eller udskydes til eksempelvis 2045 for at skabe den nødvendige økonomi.

SW orienterede om, at Banedanmark er i gang med en miljøkonsekvensvurdering (MKV). Arbejdet fortsætter, og der forventes afholdt borgermøder i løbet af efteråret. SW oplyste endvidere, at transportministeren fortsat bakker op om projektet.

AGC bemærkede, at hvis projektet viser sig at blive dobbelt så dyrt, skal alle relevante ministre tilbage til forligskredsen. En ny analyse kan dermed åbne for en bredere drøftelse af prioriteringerne.

SW bemærkede, at det fremgår af regeringsgrundlaget, at forliget skal genbesøges.

AGC fremhævede, at det derfor er vigtigt at være klar. Flere kommuner og projekter er omfattet af samme økonomiske ramme, blandt andet Rute 26, og hvis prioriteringerne genåbnes, kan andre projekter også blive taget op.

CL spurgte, hvornår der forventes at komme en afklaring aht. andre projekter langs den planlagte bane.

AGC bemærkede, at det fortsat er uvist. Forhandlingerne kan blive vanskelige, fordi der mangler betydelige midler til anden kollektiv trafik, bl.a. vedligeholdelse af skinnerne.

Beslutning:
Orienteringen blev taget til efterretning.

9. Orientering om status på etape 1

Aarhus Letbane giver med input fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune en status på udviklingsrelaterede emner om etape 1, bl.a.:

- Nye letbanetog, herunder igangsatte projekter med depotudvidelse i Banegraven samt Rude Havvej
- Hjemtagning af store kontrakter, herunder forventede følgevirkninger
- Løbende udvidelser af letbanedriften frem mod 2030
- Nedslag i arbejde med en langsigtet investeringsplan

Letbanesekretariatet indstiller:

at orienteringen om status på etape 1 tages til efterretning

Drøftelse:
MB orienterede om status på udviklingstiltagene i etape 1. Præsentationen fra mødet medsendes referatet. MB orienterede blandt andet om de nye togsæt og om baggrunden for, at de tidligere optioner ikke kunne anvendes. De nye tog er længere end de eksisterende og er blandt andet udstyret med et nyt batteri, som gør det muligt for toget at køre op til 10 km uden strøm. Det giver mulighed for at køre videre ved eksempelvis is på køreledningen eller strømafbrydelser. Når der skal gennemføres anlægsarbejder, som genererer gener for driften, forsøges arbejdet så vidt muligt lagt samtidig med DSB's planlagte lukninger af banen. MB orienterede ligeledes om hjemtagning af operatør- og vedligeholdelsesopgaverne.

JKL spurgte til, om der er letbaneførere, som ikke ønsker at blive virksomhedsoverdraget til Aarhus Letbane.

MB oplyste, at det drejer sig om få medarbejdere.

MB orienterede desuden om, at Banedanmark aktuelt kun kan levere omkring en fjerdedel af økonomien på det fornyelsesbehov, der er på infrastrukturen på Grenaabanen, som Banedanmark ejer. Der er dermed et efterslæb, som Aarhus Letbane bevidst ikke dækker, da banen ikke ejes af letbanens ejere.

KBS orienterede om, at handicaprådet i Norddjurs Kommune har ønsket, at der sikres mindre afstand mellem perron og letbanetog.

MB anerkendte problemet, men oplyste, at der ikke kan eftermonteres udskydelige trin på de eksisterende tog. Der arbejdes i stedet med at montere gummilister under togets døre for at mindske mellemrummet. Den løsning er dog endnu ikke godkendt. Der blev ansøgt om løsningen for seks år siden. Udfordringen skyldes blandt andet, at perronerne ikke er ens alle steder, og at de nogle steder ligger i kurver, hvorfor gummilisterne heller ikke vil kunne løse alle problemer. På de nye tog, Citylink, vil der være udskydelige trin ved flexarealerne.

Beslutning:
Orienteringen blev taget til efterretning.

10. Evt.

Der var ingen punkter til eventuelt.