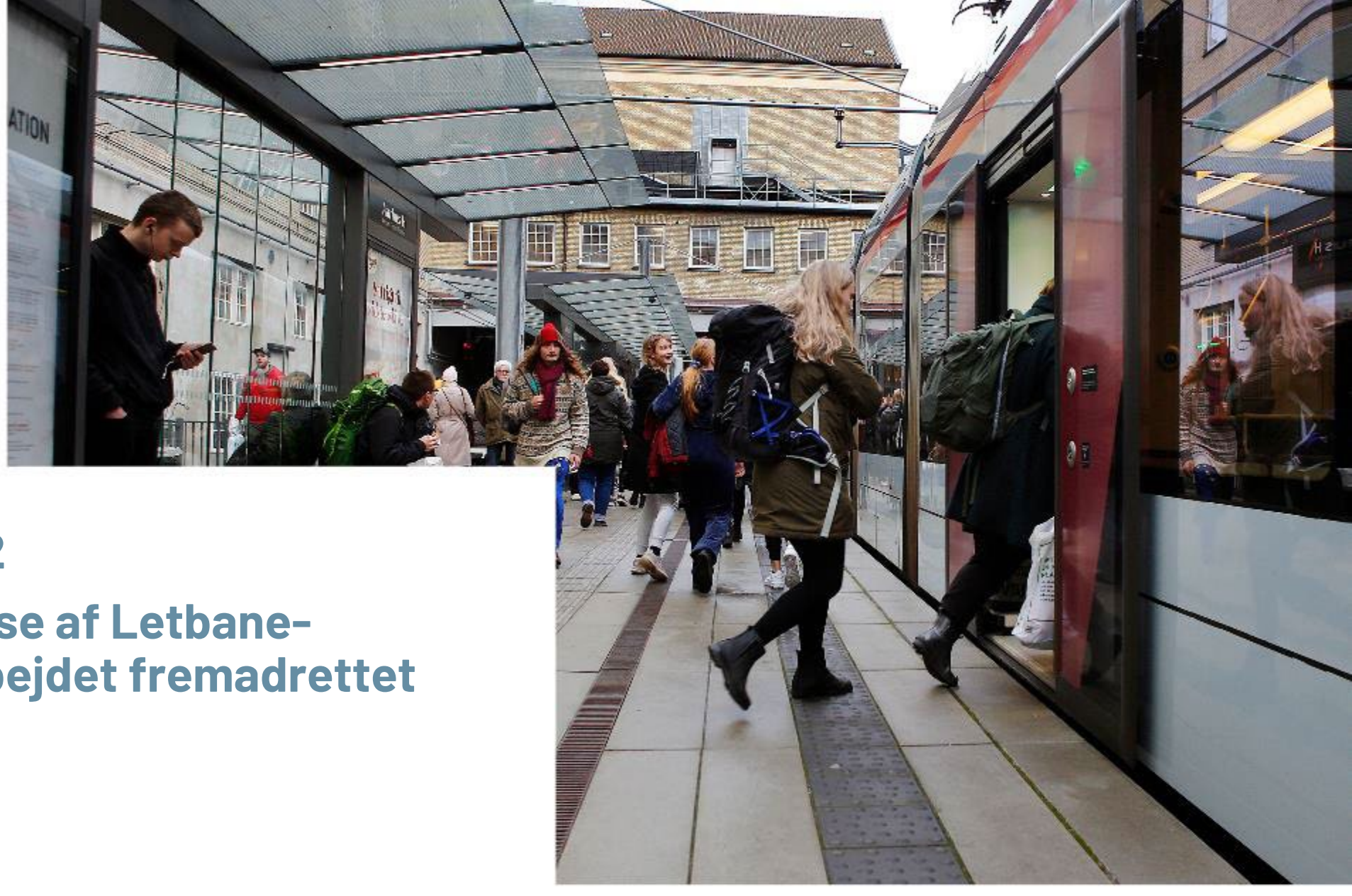
Møde i Letbanerådet
8. oktober 2026



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.



Punkt 2

Drøftelse af Letbane-samarbejdet fremadrettet

Indstilling

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



Punkt 3

Godkendelse af den videre proces med ny visionsplan

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												

Forslag til rejsepakke ifm. udvalgsbesøg

- 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 **lokale ønsker**.

Indstilling

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



Punkt 4

Beslutning om nyt navn for Letbanesamarbejdet

Forslag

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

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

Indstilling

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



Punkt 5

Drøftelse af oplæg for studietur

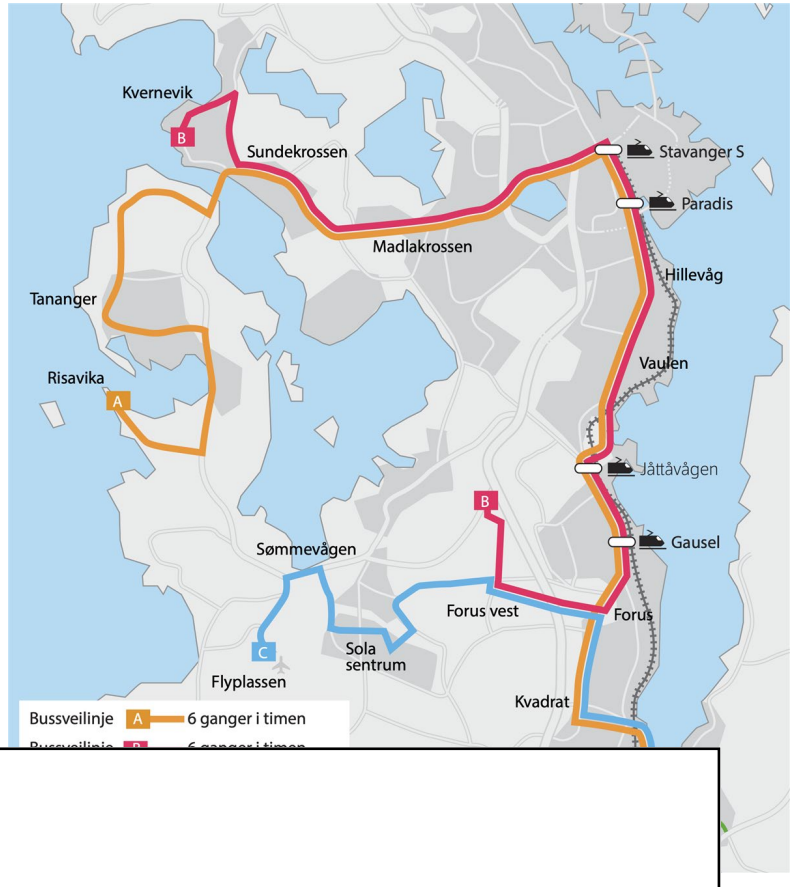
Bergen – bybane og strategisk byudvikling

- **Søndag** – Fly fra Billund kl. 12.30
- Eftermiddag – Bybanen og byudvikling - Besøg ved 2–3 konkrete områder, hvor man kan se hvordan Bybanen og byudvikling er tænkt sammen
- **Mandag** – Bergen
- Formiddag – Besøg hos Bergen Kommune – Bybane, byudvikling og politisk proces
- Eftermiddag: Besøg hos trafikselskabet Skyss – Bybanen og busnettet tænkt sammen. Den kollektive trafiks rolle i det samlede transportsystem. Udvikling baseret på langsigtet planlægning.
- Aften - transport til Stavanger



Stavanger – BRT i stor skala og selvkørende bus

- **Tirsdag** – Stavanger - Bussveien (BRT) og selvkørende bus
- **Formiddag** – Besøg ved Rogaland Fylkeskommune (region) – processen omkring udviklingen af at samlet BRT netværk. Hvordan bruges det strategisk i den regionale udvikling og i samspillet med byudviklingen?
- Hvilken rolle spiller Bussveien i det samlede arbejde med at reducere biltrafikkens rolle?
- **Eftermiddag** – Besøg hos Trafikselskabet Kolumbus
- Bussveien i drift og hvilke og hvilke effekter har de set på mobiliteten?
- Integrationen med øvrige grønne transportformer, herunder regionaltrafikken og mikromobilitet?
- Hvordan har processen med udviklingen af den selvkørende busrute været og hvilke erfaringer har det givet?
- Besigtigelse af anlægget og selvkørende bus
- **Eftermiddag/Aften** – Hjemrejse, f.eks. Stavanger (18.15) – Billund (23.00)



Indstilling

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



Punkt 6

Beslutning om ordinært møde i Letbanerådet i 2027

Indstilling

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



Punkt 7

Opfølgning på planprincipper for stationsnær byudvikling

Oplæg ved Odder Kommune

Borgmester Lone Jakobi

Stationsnær byudvikling i Odder



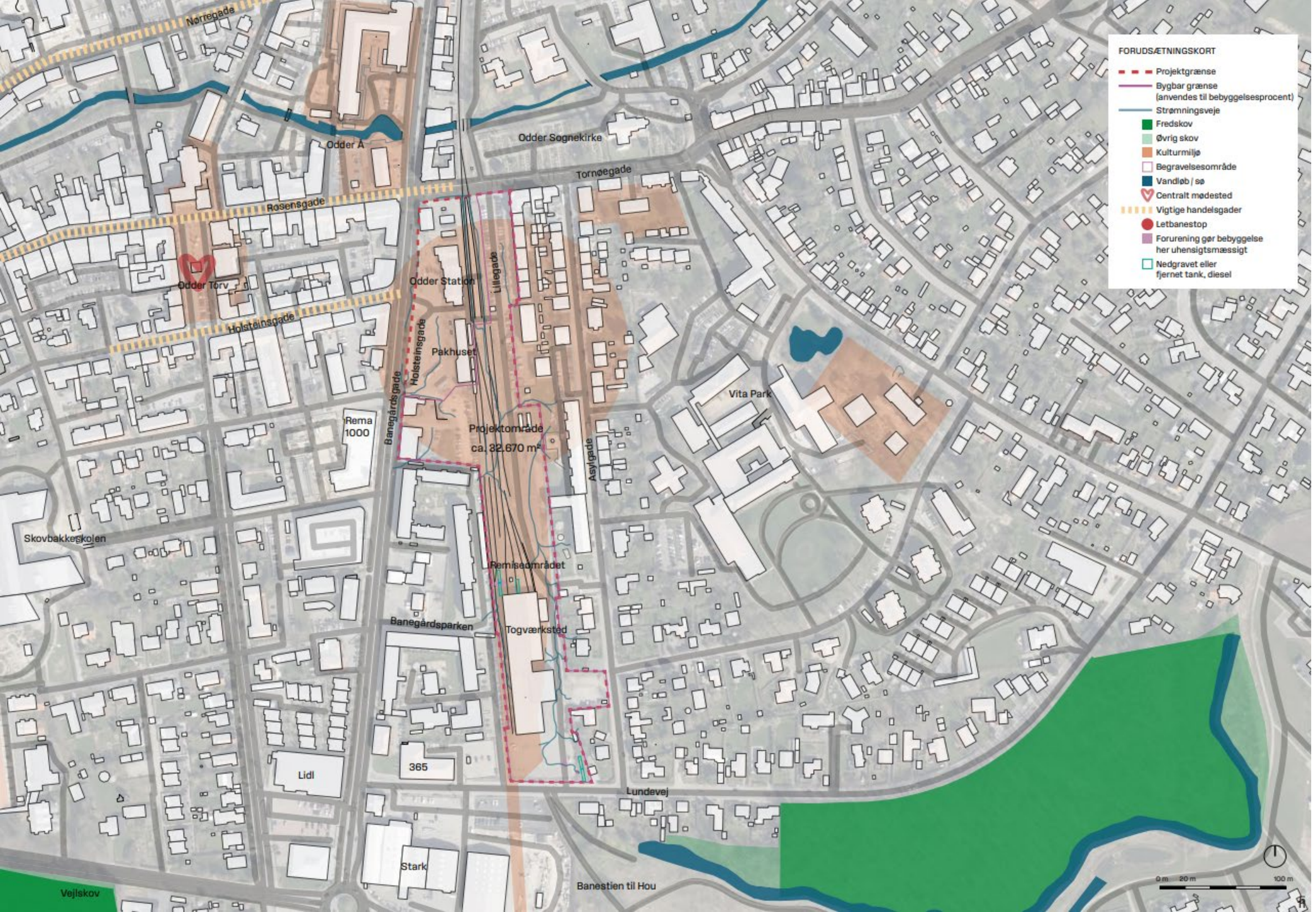
ODDER KOMMUNE



ODDER KOMMUNE



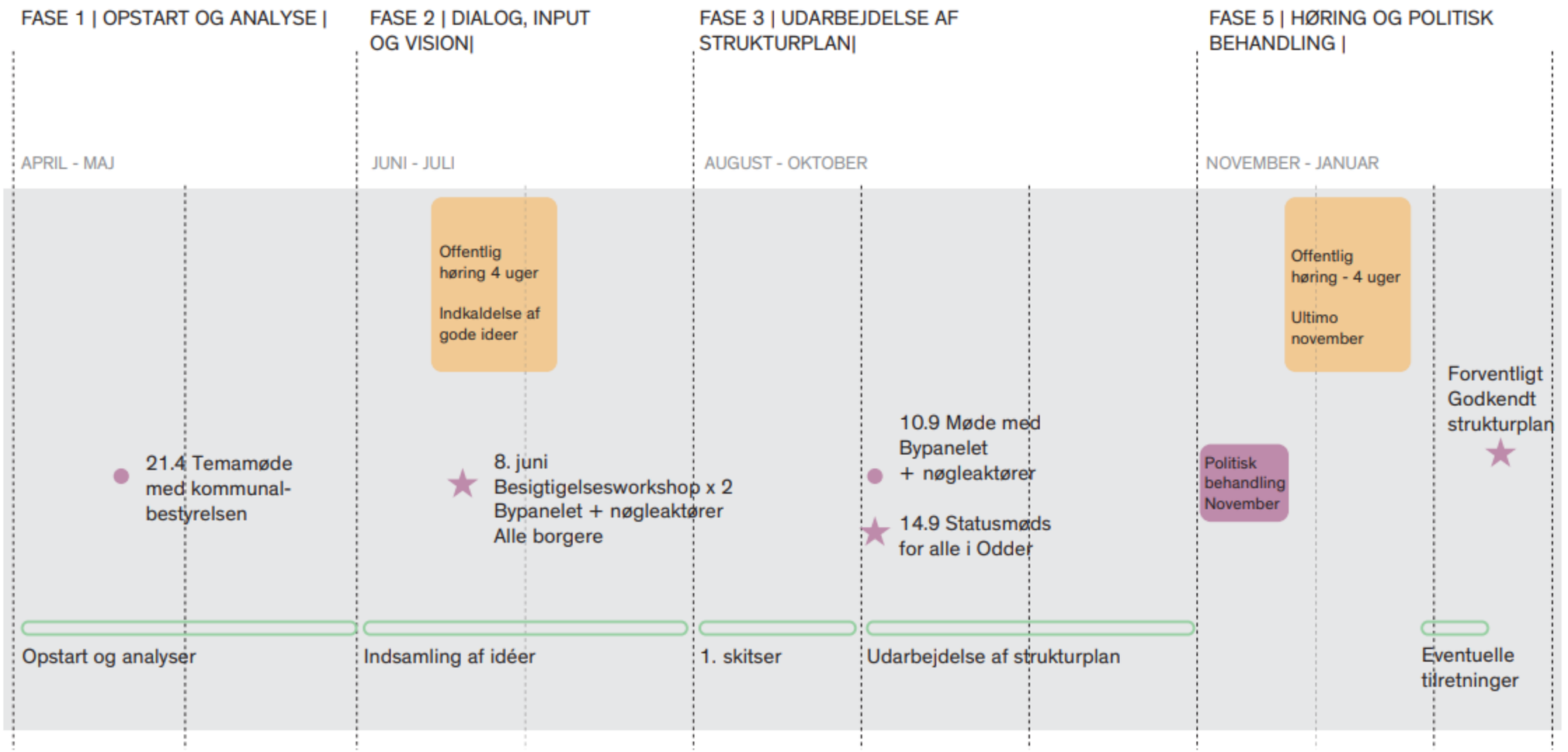
ODDER KOMMUNE



Forudsætninger:

- Salg af byggeretter skal indbringe min. 10 mio. kr. til kommunen, som skal investeres i Rude Havvej
- Projektområdet er ca. 3,2 ha, inkl. veje, p-pladser, baneterræn, Remisen, samt private ejendomme
- Områder med kraftig forurening skal friholdes for bebyggelse
- Området rummer bevaringsværdig bebyggelse og stationsmiljøet er bevaringsværdigt
- Stiforbindelser og grønne områder skal være med til at skabe forbindelser mellem øst- og vestbyen

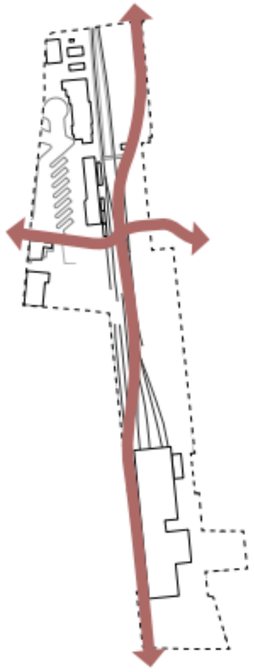
Tidsplan



Proces:

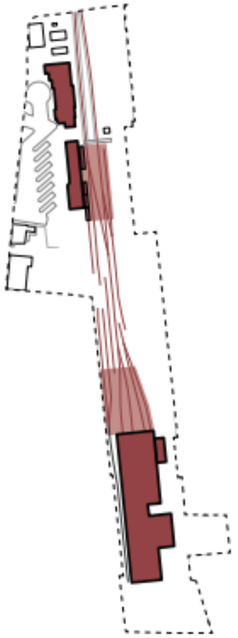
- Temamøde med Kommunalbestyrelsen, april 2026
- Besigtigelsesworkshops, juni 2026
- Indkaldelse af borgernes idéer og forslag, maj-juni 2026
- Sammenfatning og skitsering, sommer 2026
- Præsentation af første skitser – de 3 scenarier, september 2026
- Bearbejdning af input fra borgermøde og politiske drøftelser, efterår 2026
- Politisk behandling af forslag til strukturplan, ultimo 2026
- Offentlig høring af forslag til strukturplan, ultimo 2026
- Politisk behandling/endelig vedtagelse af strukturplan, primo 2027

Hovedgreb



1: BYEN BINDES SAMMEN PÅ TVÆRS AF BANEAREALET

I fremtiden vil bløde trafikanter kunne krydse banearealerne på en let og ubesværet måde, hvilket fysisk og mentalt binder Odders bydele sammen.



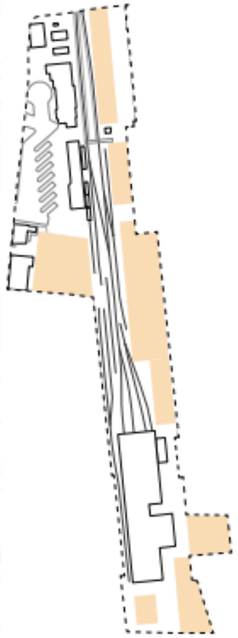
2: HISTORISKE LAG ISCENESÆTTES

De historiske lag som togspor og bygningerne Remisen og Pakhuset definerer byrum og mødesteder. Disse lag udgør områdets primære dna, hvorfor det skal prioriteres at bevare så meget som muligt.



3: NATUREN INDTOG BANEAREALET

Gennem en årrække har naturen fået lov til at indtage banearealerne, og denne grønne karaktér føres videre, så at de store grønne arealer syd for byen trækkes helt ind i bykernen.



4: BYGGERI INDPASSER SIG

Arealer til bebyggelse skal indordne sig de tre øvrige hovedgreb. Stiforbindelser, kulturarv og grønne arealer kommer først!

Fra barriere til bindeled:

I dag fungerer banearealerne som en fysisk og mental barriere mellem flere bydele.

Strukturplanen skal gøre området til et nyt forbindelsesled mellem den østlige og den vestlige bymidte.

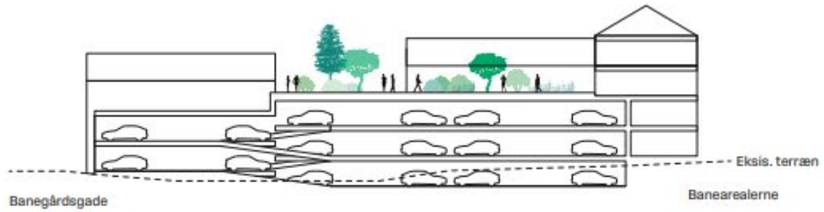
Der skal skabes nye trygge stiforbindelser for gående og cyklister på tværs af byen.

Banearealerne skal forbinde frem for at opdele Odder bymidte.

Der skal udvikles en ny, attraktiv bydel med kulturmiljøer, bynatur og bebyggelse, som kan være med til at tiltrække flere borgere.

Dilemmaer:

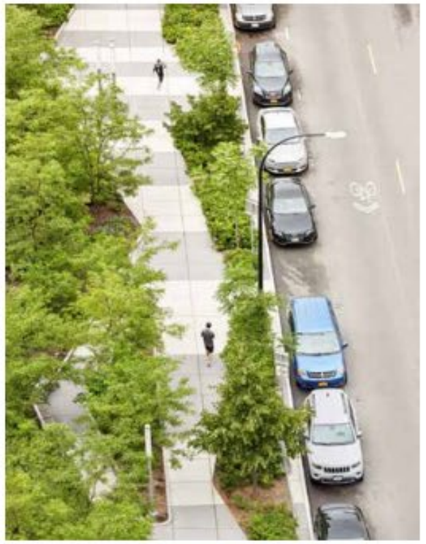
- Boligudvikling kræver parkering – normen er 0,5 pr. bolig v. stationsnære etageboliger
- Men jo flere boliger – jo mere areal bruges til parkering
- Parkering i konstruktion er dyrt – 3-500.000 kr. pr. plads. I Odder er man ikke vant til at betale for parkering, og lejen er lav
- Parkeringsarealet giver en begrænsning for antal boliger

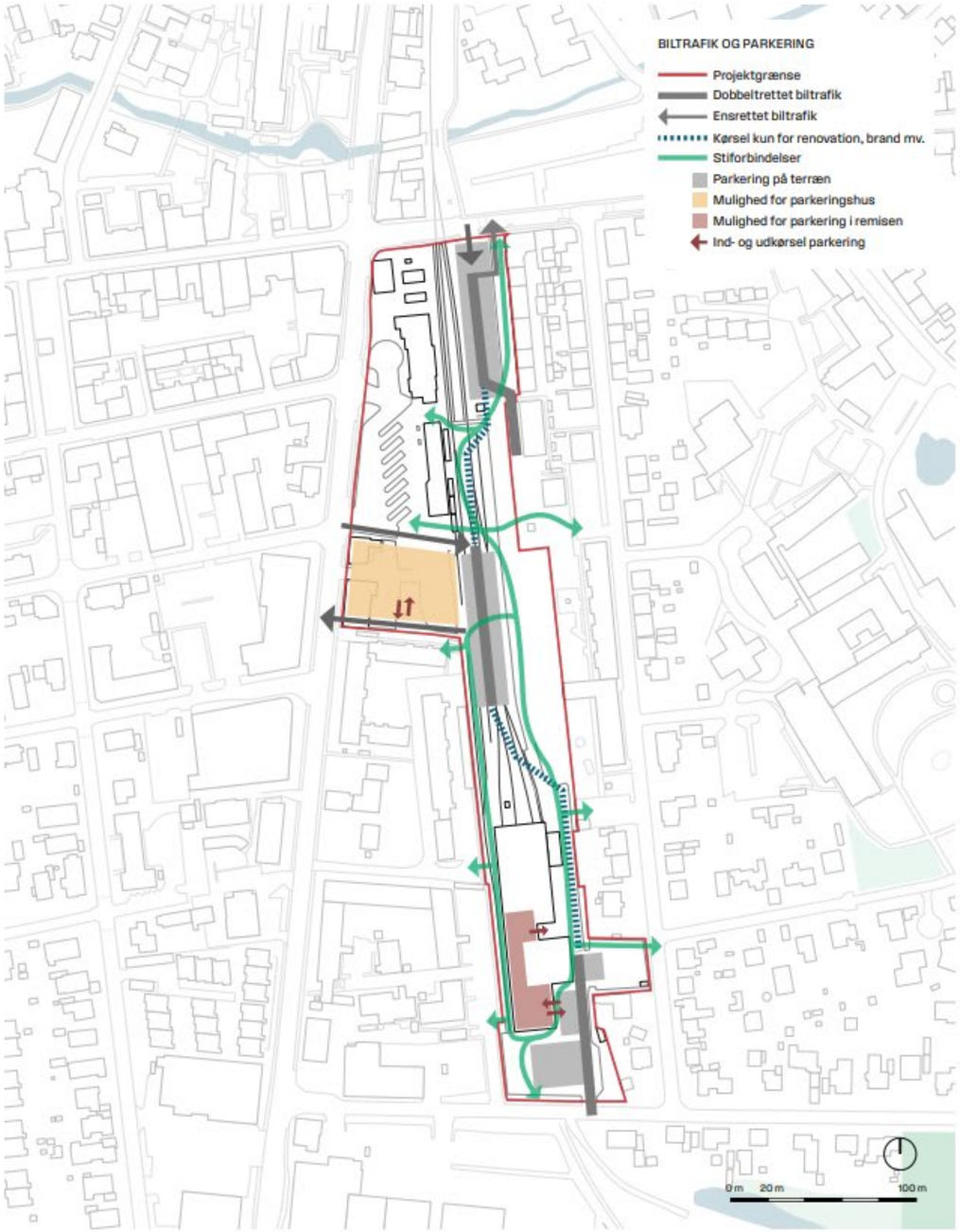


Principsnit for parkeringshus langs Banegårdsgade.



Referencefoto: sti snor sig organisk rundt i området og har små opholdslommer


Referencefoto: beplantning mellem bilparkering og stiforløb

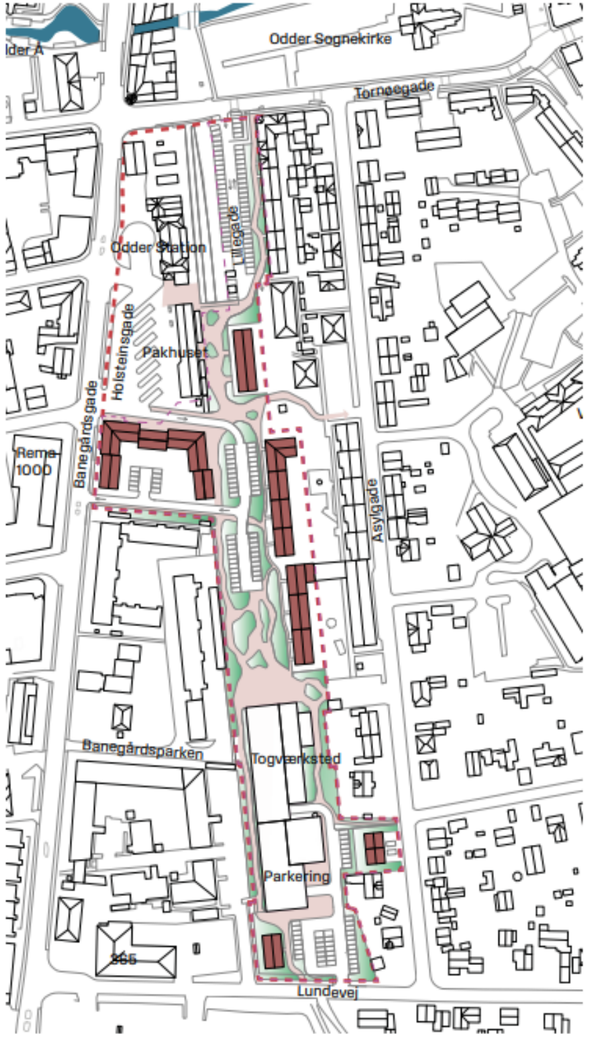


Status for strukturplanlægning, september 2026

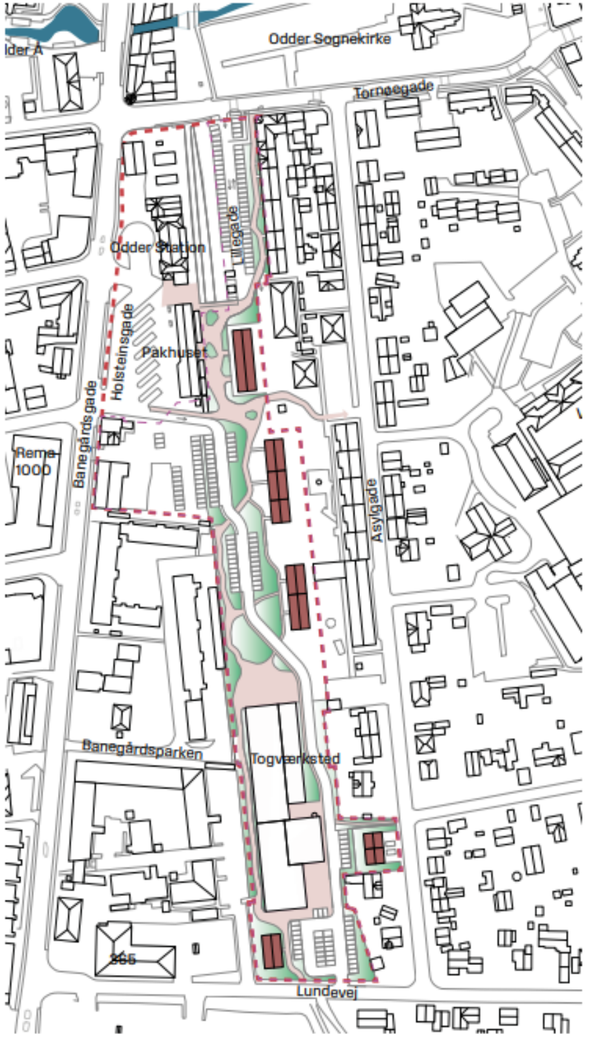
Scenarie 1



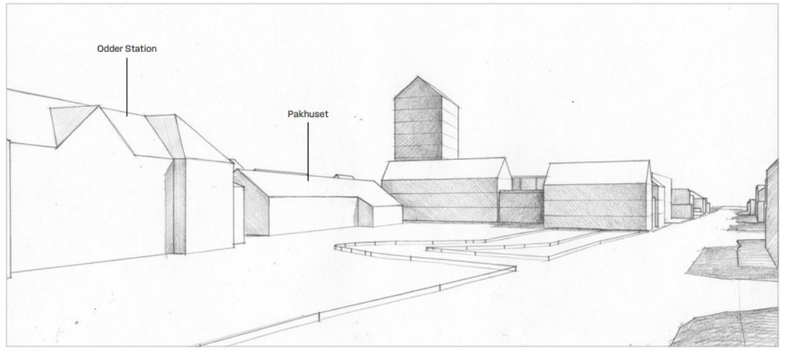
Scenarie 2



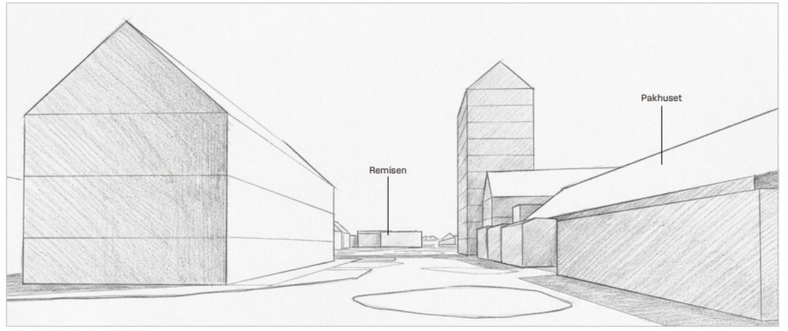
Scenarie 3



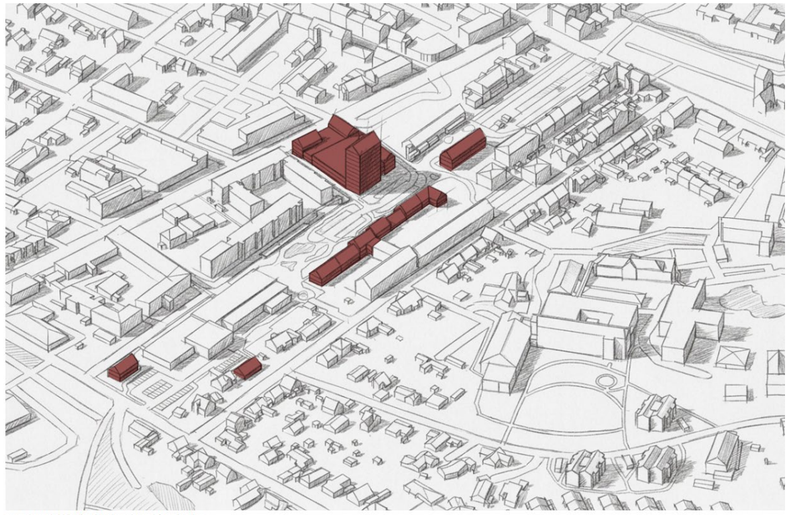
ODDER KOMMUNE



Kig fra Banegårdsgade mod Pakhuset, scenarie 1



Kig fra perronen mod Remisen, scenarie 1



Banearealernes principielle udformning ved scenarie 1, set skråt oppefra syd-øst.

Bebyggelsesplan

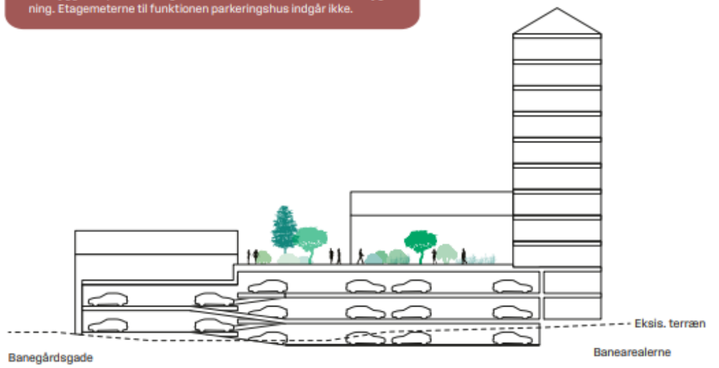
Scenarie 1

I scenarie 1 er der fokus på høj bebyggelsesprocent og højhusbyggeri. Behovet for mange p-pladser løses vha. både p-pladser på terræn og i konstruktion i et nyt p-hus. Området disponeres, så der ikke er gennemkørsel for privatbiler fra nord mod syd.

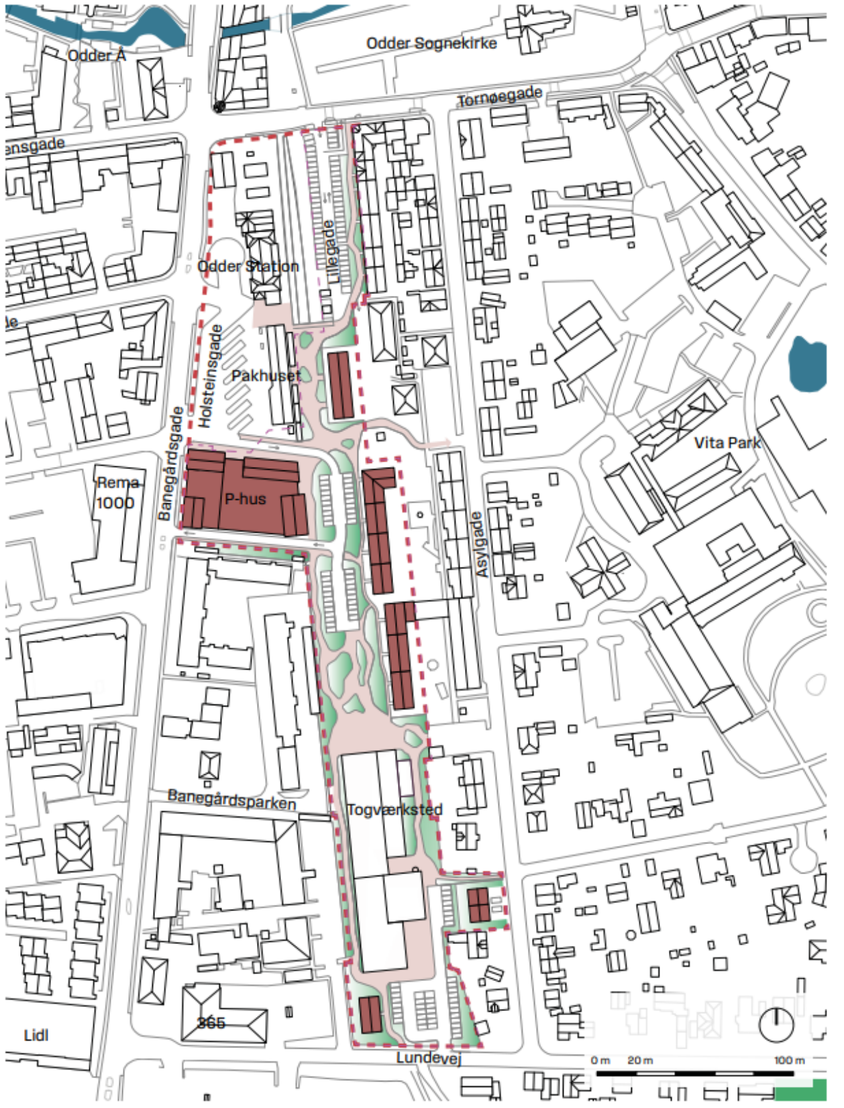
FAKTA

- bebyggelsesprocent ca. 60%*
- ca. 130 boliger
- ca. 10.500 nye boligetagemeter
- ca. 4.200 etm p-hus / 100 biler
- højhus på 10-11 etager
- 112 kommunale p-pladser er genfundet i området, og derudover overskud på ca. 25 p-pladser
- to ejendomme langs Banegårdsgade nedrives
- Remisen friholdes til offentlig funktion
- kræver investering pga. p-hus

*I bebyggelsesprocent indgår arealerne i den bevarede remisebygning. Etagemeterne til funktionen parkeringshus indgår ikke.

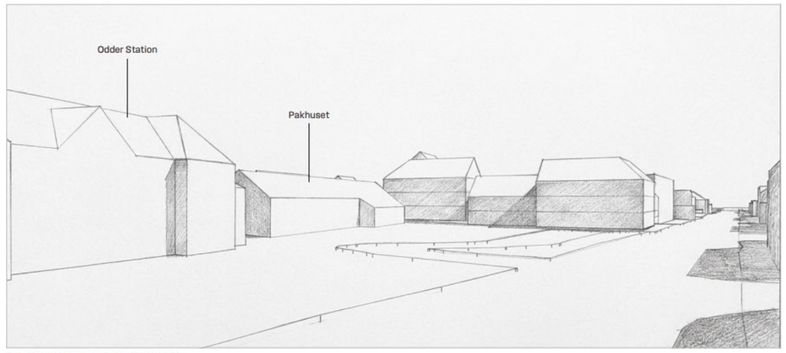


Principsnit for parkeringshus langs Banegårdsgade.

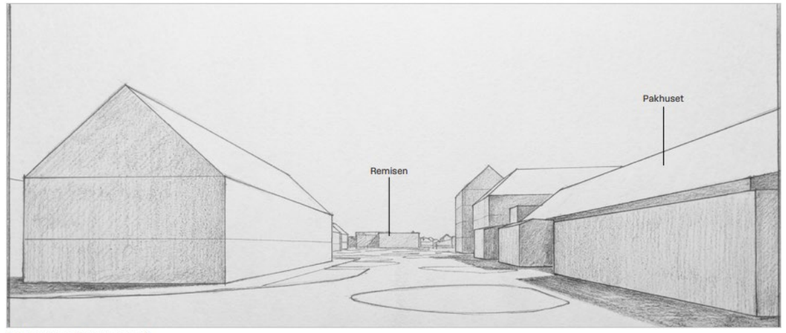


Siteplan

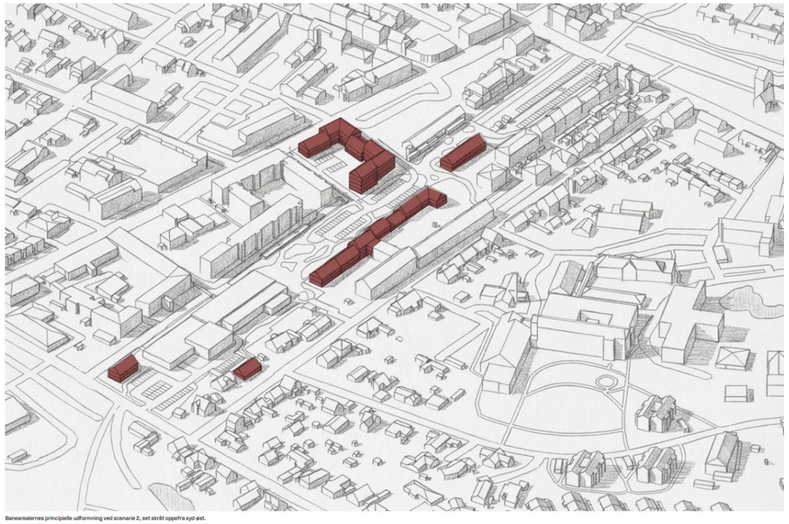
ODDER KOMMUNE



Kig fra Banegårdsgade mod Pakhuset, scenarie 2



Kig fra perronen mod Remisen, scenarie 2



Banearealernes principielle udformning ved scenarie 2, set skråt oppefra syd-øst.

Bebyggelsesplan

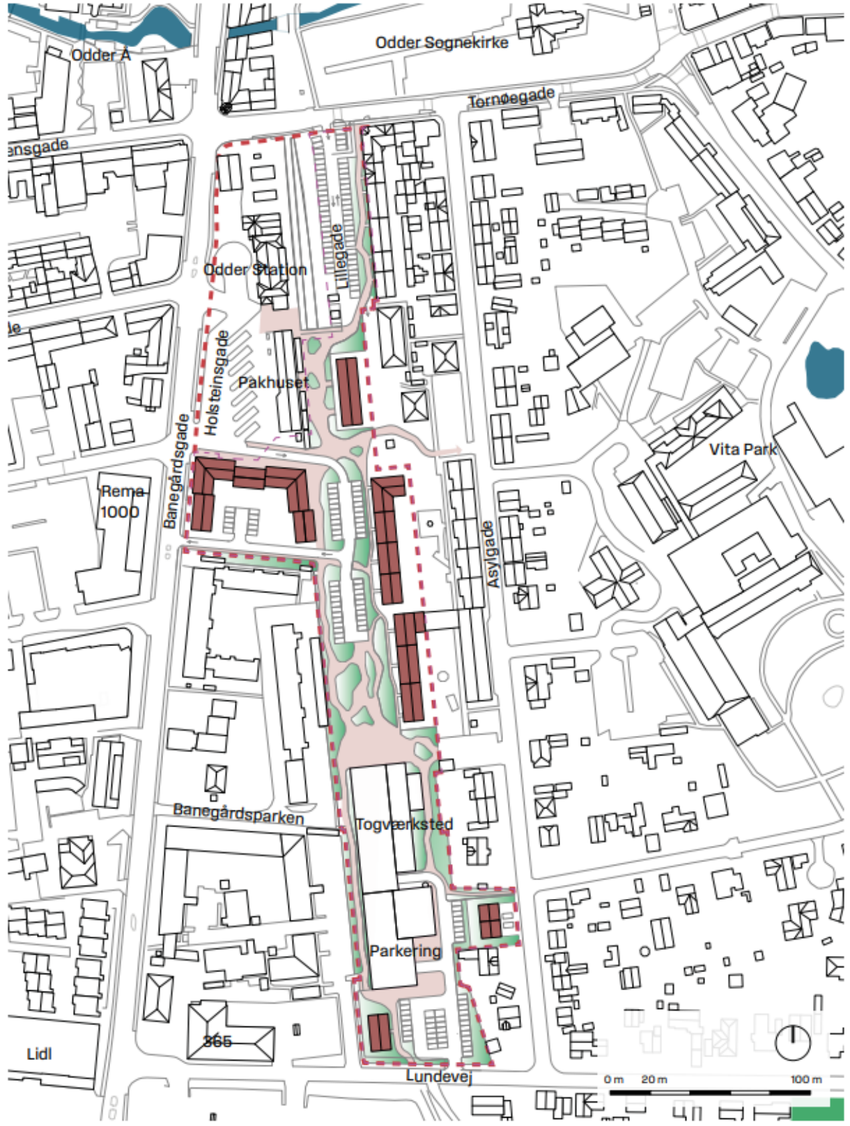
Scenarie 2

I scenarie 2 er der fokus på relativ høj bebyggelsesprocent og samtidigt store grønne og indbydende byrum på terræn. Derfor er en del af parkeringen i konstruktion i remisen og kun en andel af kommunens p-pladser genfindes. Området disponeres, så der ikke er gennemkørsel for privatbiler fra nord mod syd.

FAKTA

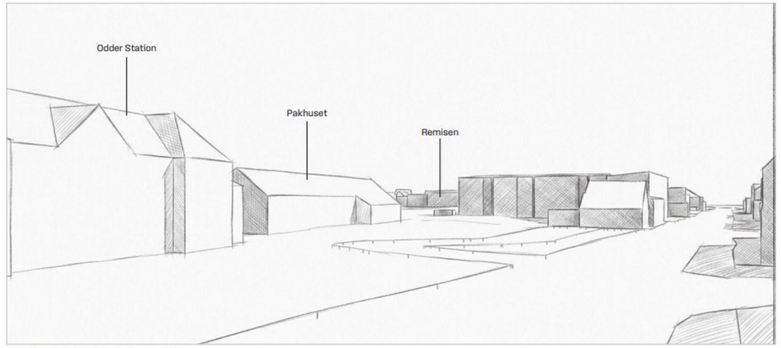
- bebyggelsesprocent ca. 50%*
- ca. 110 boliger
- ca. 9.000 nye boligetagemeter
- bebyggelse i 1,5-4,5 etager
- 87 kommunale p-pladser er genfundet i området
- to ejendomme langs Banegårdsgade nedrives
- ca. halvdelen af Remisen anvendes til ca. 28 parkeringspladser (kan fjernes ved særlige lejligheder)

*I bebyggelsesprocent indgår arealerne i den bevarede remisebygning.

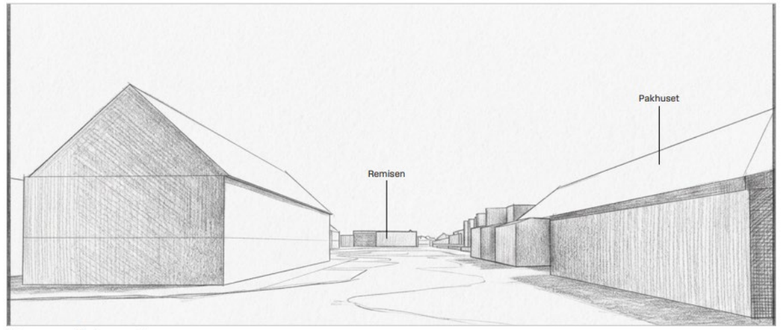


Siteplan

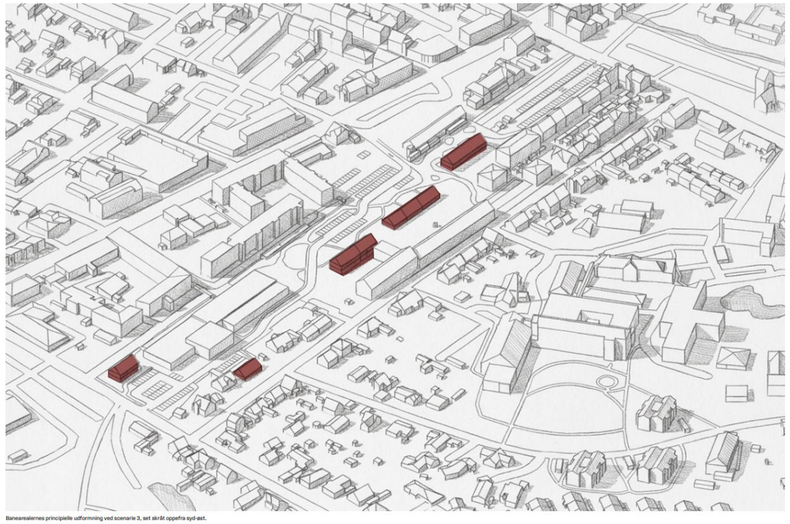
ODDER KOMMUNE



Kig fra Banegårdsgade mod Pakhuset, scenarie 3



Kig fra perronen mod Remisen, scenarie 3



Baneområdernes principielle udformning ved scenarie 3, set skråt oppefra syd-øst.

Bebyggelsesplan

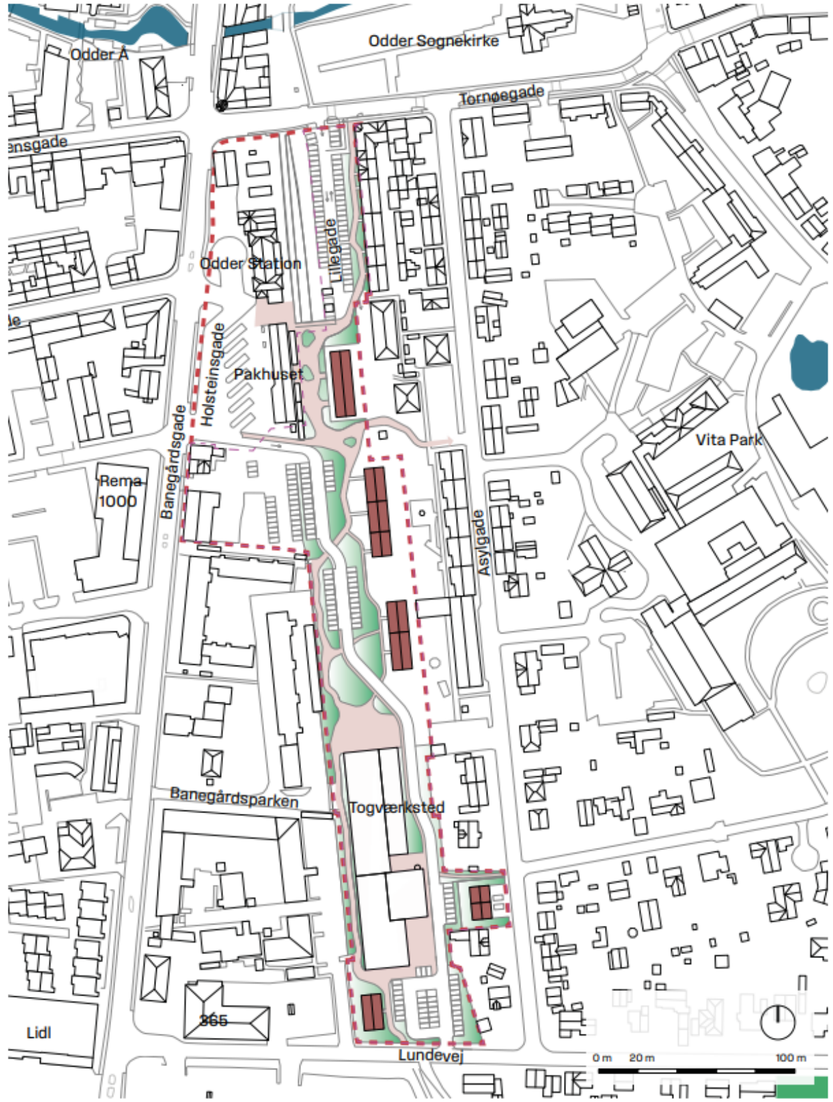
Scenarie 3

I scenarie 3 er der fokus på relativ lav bebyggelsesprocent og bevaring af eksisterende ejendomme langs Banegårdsgade. Parkering løses udelukkende på terræn. Da trafikken ikke kan ledes ud på Banegårdsgade, nedrives en del af remisen for at sikre vejadgang.

FAKTA

- bebyggelsesprocent ca. 30%*
- ca. 50 boliger
- ca. 4.700 nye boligetagemeter
- bebyggelse i 1,5-2,5 etager
- 112 kommunale p-pladser er genfundet i området,
- to ejendomme langs Banegårdsgade bevares uændret
- del af Remisen nedrives for at gøre plads til vej

*I bebyggelsesprocent indgår arealerne i den bevarede remisebygning.



Siteplan

ODDER KOMMUNE

Indstilling

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

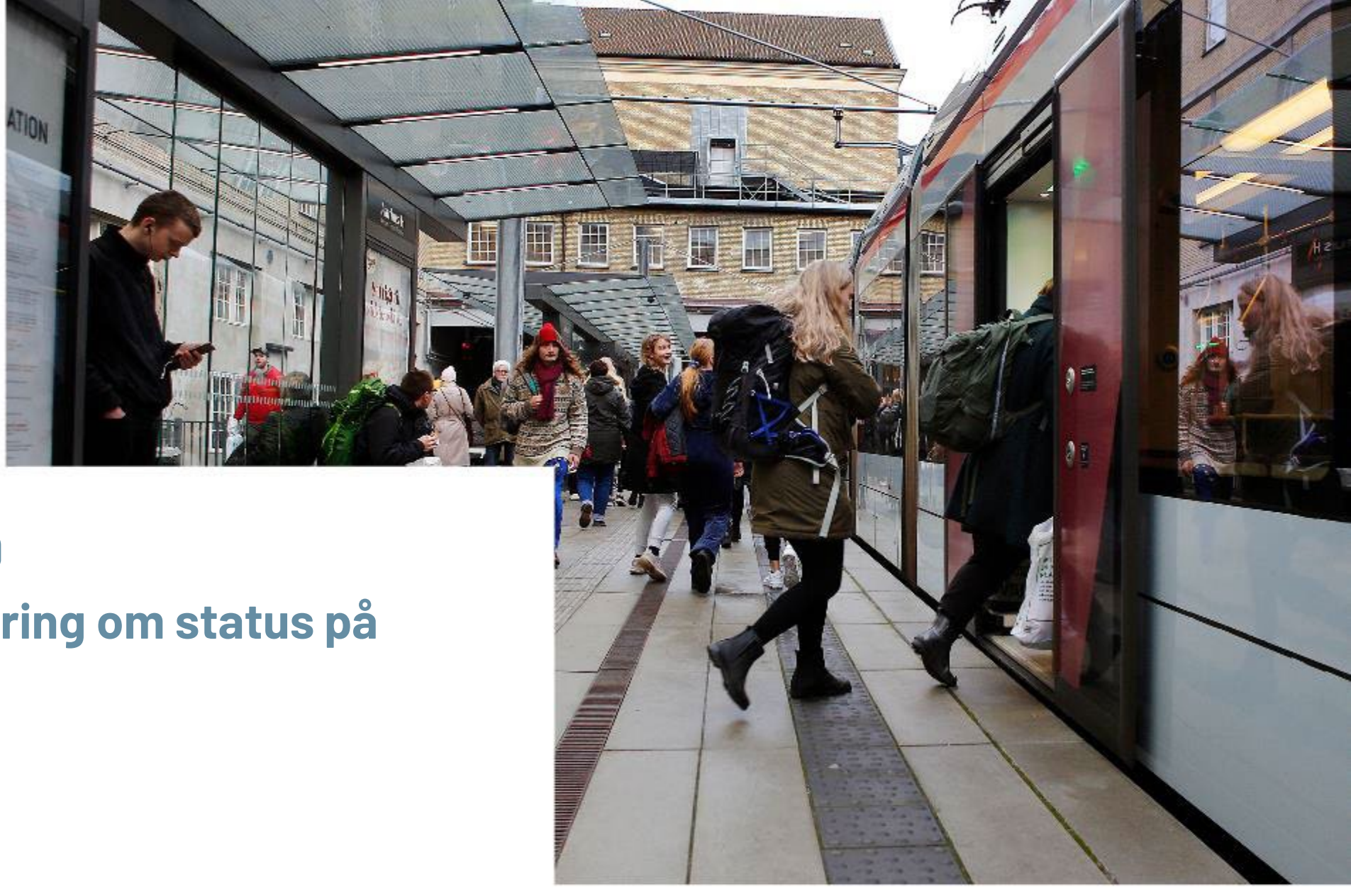


Punkt 8

Gensidig orientering om emner af relevans for Letbanesamarbejdet

Indstilling

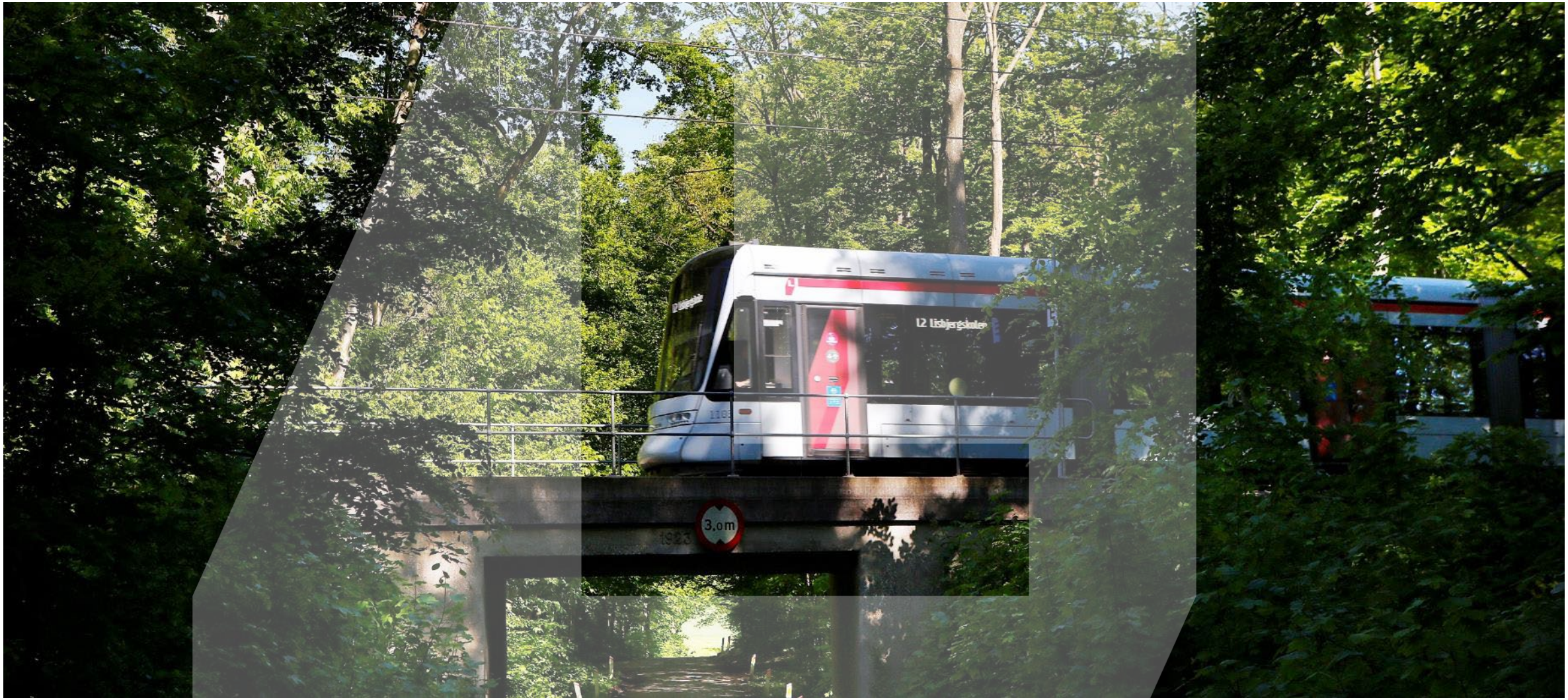
- **at** orienteringen tages til efterretning



Punkt 9

Orientering om status på etape 1

Oplæg ved Aarhus Letbane



Status på Etape 1

Møde i Letbanerådet 8. oktober 2026

Letbanen

Agenda

1. Projekt Flere Tog
2. Afledte projekter af Flere Tog
3. Hjemtagning af de store kontrakter
4. Udvidelser af letbanedriften
5. Kommende langsigtet investeringsplan

Letbanen

Større projekter

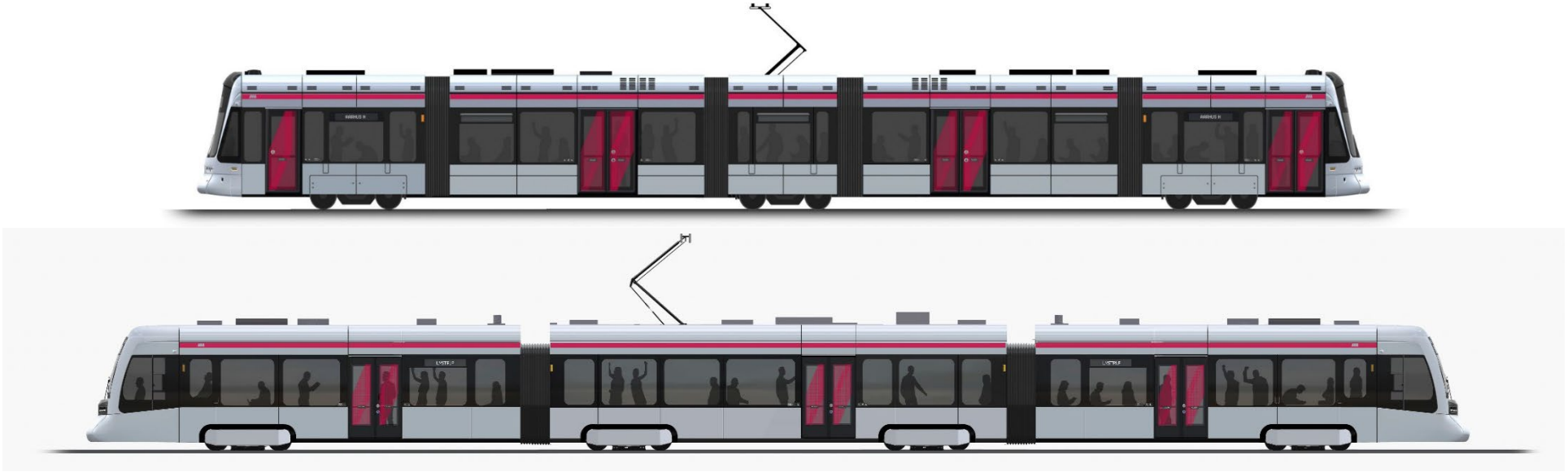
1. Indkøb af flere tog
2. Afledte projekter
3. Hjemtagning
4. Etape 2

Letbanen

Indkøb af flere tog



De nuværende letbanetog



Stadler Variobahn sporvogn	Schweitz
Kører på den indre strækning i Aarhus + Odderbanen	
Længde	32,37 m
Antal passagerer	224
Vægt (fuldt lastet)	58,8 ton
Topfart	80 km/t
0-80 km/t (fyldt tog)	40 sek.
Døre	3 dobbeltdøre 1 singledør

Stadler Tango sporvognstog	Tyskland
Kører primært på Grenaabanen + myldretid til og fra Odder	
Længde	39,20 m
Antal passagerer	266
Vægt (fuldt lastet)	68 ton
Topfart	100 km/t
0-80 km/t (fyldt tog)	39 sek.
Døre	3 dobbeltdøre

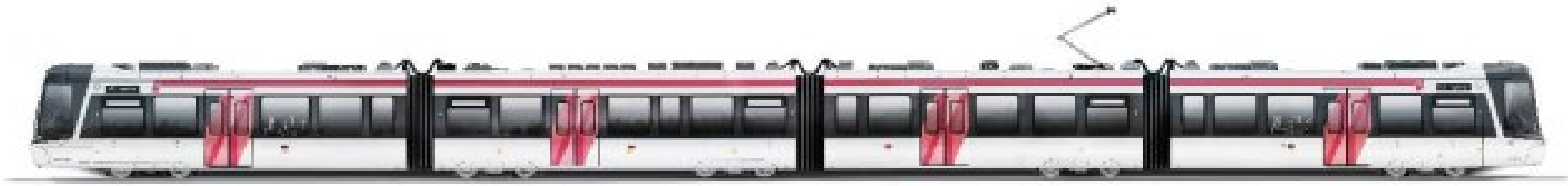
Letbanen

De nye tog



Figure 5: Stadler CITYLINK Aarhus

- Kontrakt på 8 (+12) underskrevet den 2. december 2025
- Toget bliver et 49 meter langt Citylink tram-train fra Stadler i Valencia
- Der er fire vogne med i alt fire døre
- Der bliver Flexrum i begge ender ende
- Der bliver plads til 150 siddende passagerer og 185 stående, i alt 335
- Topfarten er 100 km/t
- De nye tog forventes indsat på L1 (prioriteret til myldretiden). Det frigiver flere Tango til L2, især på strækningen fra Odder og Mårslet.
- Der bliver efter planen kvartersdrift mellem Mårslet og Odder, og femminutters drift mellem Aarhus H og AUH.
- Som et led i vinterforanstaltninger udstyres toget med 2 pantografer og et traktionsbatteri. Toget vil altid køre i ”hybrid mode”.



Letbanen

CITYLINK er en standard platform

VDV projektet fra 2022.
5 trafikselskaber i 2 lande.
246 tog i basis-kontrakten.
Op til 504 tog med optioner.



2 typegodkendelser i 2 lande.
8 varianter i serien.

Letbanen

Milepæle

Produktion, godkendelse og idriftsættelse

Juni 2026

Design Freeze

December 2026

Dokument-review

Januar 2027

Opstart produktion i Valencia

August 2028

Ansøgning Test og transport

Oktober 2028

Første tog færdig i produktion

November 2028

Levering og test i Aarhus

November 2028

Uddannelse af Letbane instruktører

March 2029

Ansøgning typegodkendelse og APIS*

Oktober 2029

Typegodkendelse og APIS* IDRIFTSÆTTELSE

April 2030

Sidste tog i drift

**APIS: Authorization to Place Into Service*



Letbanen

Afledte projekter af indkøbet

Der er en række afledte projekter af togindkøbet, som er med i den samlede bevilling (lånetilladelse) fra de to ejere, Region Midtjylland og Aarhus Kommune.

1. Første og fremmest skal der anlægges en krydsningsstation ved Rude Havvej st. i forbindelse med et nyt depot. Det er en forudsætning for kvartersdrift til Odder (i dag er det kun muligt til Mårslet).
2. Der skal anlægges nye værksteds- og opstillingsfaciliteter til de nye, længere tog.
3. På grund af den større længde på de nye tog, skal der foretages en række tilpasninger af den nuværende infrastruktur.

Letbanen

Krydsningsstation ved Rude Havvej

- På enkeltsporede baner som Odderbanen og Grenaabanen er krydsningsstationer det eneste sted hvor togene fra hver sin side kan passere hinanden. For at kunne køre tog hver vej hvert kvarter mellem Mårslet og Odder, hvor der i dag er halvtimesdrift, skal der etableres en yderligere krydsningsstation ved Rude Havvej st.
- Der skal samtidig bygges et mindre depot inkl. parkeringsmuligheder for de tog, der skal i drift fra morgenstunden. Depotet erstatter den nuværende ”holdeplads” ved Odder st., og er en del af en mageskift-aftale mellem Aarhus Letbane og Odder Kommune (der har fået hele arealet ved Odder st. inkl. de tidligere værkstedsbygninger).
- Odder Kommune er medfinansierende, og derfor også med i styregruppen. Samtidig har Odder Kommune et ønske at et etablere særligt tracé mellem Rude Havvej st. og Odder st. Det skal dog ikke nødvendigvis anlægges på samme tid.
- Projektet forventes udført i 2028 og 2029 (hvor Banedanmark i forvejen har varslet en fire uge lang spærring af hele Odderbanen).

Letbanen

Nyt værkstedsspor ved det nuværende værksted

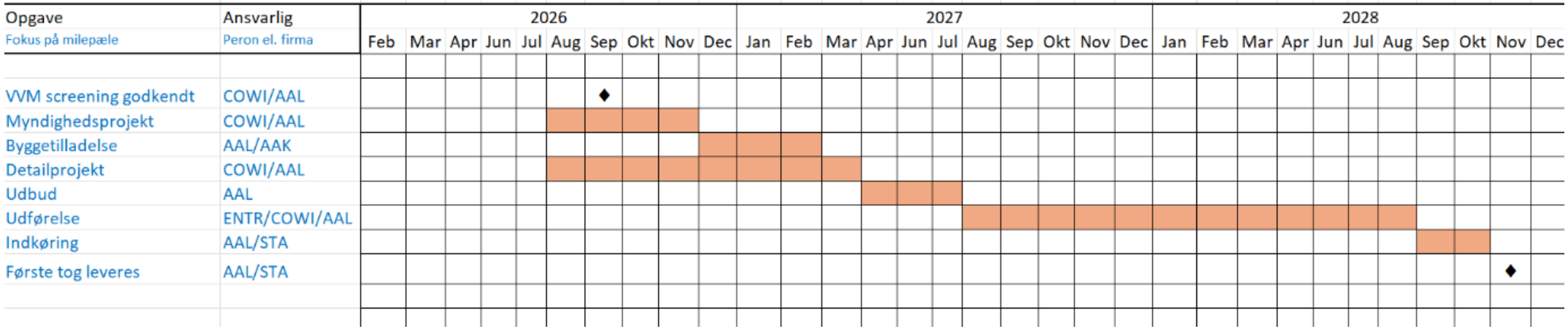
- De ny tog kan ikke vedligeholdes i de to nuværende spor med grav og tagadgang, da de er for lange.
- Der er afsat midler i budgettet til en tilbygning på det nuværende Trafik- og servicecenter, inkl. et ekstra opstillingsspor ved vores overdækkede holdeplads.
- Projektet er godt i gang og skal stå klar når de første to tog ankommer i november 2028.

Tidsplan

Udbygning af værksted og depotspor på TSC

26-016-IP

Dato: 28-08-2026



Letbanen

Diverse tilpasninger

- Togenes længde gør at infrastrukturen ikke alle steder understøtter denne længe.
- Et antal signaler og skilte langs banen skal flyttes, bl.a. fordi togenes længde gør at toget holder anderledes på sporene ved perronerne. Signalflytninger kræver støtte fra Hitachi Rail, og skal derfor planlægges i god tid.
- Perronerne inde i byen er for korte, da de er bygget præcis til den nuværende flådes længste tog. Denne del er ikke kritisk da togene vil kunne ibrugtages uden at perronerne er forlænget. Blot kan toget så ikke betjene den indre strækning (uden en række krumspring), men det vil der kunne planlægges efter ved udelukkende at anvende de nye tog på L1 indtil perronerne er forlænget. Denne del vil derfor efter planen blive det sidste vi udfører.
- Den såkaldte sporgruppe 500 det såkaldte pocketspor ved Aarhus H skal også tilpasses til de ny tog. De to steder anvendes til parkering af tog, der skal køre fra Aarhus H. Da det kræver ændringer af flere sporskifter, kræver denne opgave også støtte fra Hitachi Rail.

Letbanen

Hjemtagning

Vi har valgt at hjemtage de tre store kontrakter. Det er vedligehold af infrastruktur fra Aarsleff Rail pr. 1. juni 2026), operatøropgaven fra Keolis Letbaner pr. 20. december 2026) og vedligehold af det rullende materiel fra Stadler Service Denmark pr. 1. august 2027.

Hensigten er at opnå en besparelse, bl.a. gennem bedre planlægning, mindre administration, mindre spildtid og mindre dobbeltarbejde. Vi vurderer at vi kan opnå en bedre drift når beslutningerne træffes i den samme organisation med fælles entydig prioritering af driften. I dag foregår en naturlig suboptimering ud fra hvad der står i de enkelte kontrakter.

Der er beregnet en årlig besparelse på 32 mio. kr. Det svarer til 16 % af de nuværende kontraktbetalinger og ca. 12 % af det samlede budget ekskl. kapitalomkostninger. Den fulde besparelse opnås hvert år fra og med 2028.

Omkostninger til hjemtagningsprojekterne er finansieret af det opsparede underforbrug.

Lov om lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse (Virksomhedsoverdragelsesloven) træder i kraft ved alle tre hjemtagninger. Det betyder at alle er sikret i deres job som mindst samme vilkår som i dag.

Det medfører bl.a. at AAL nu er overenskomstdækket, og er medlem af DI Transport og Jernbanens Arbejdsgiverforening.

Letbanen

Udvidelser af driften

- Fra sommerkøreplanen 2024 indførte vi flg. udvidelser:
  - Flere afgange på Grenaabanen (L1)
    - Halvtimesdrift i stedet for timesdrift mellem Ryomgård og Grenaa i tidsrummet 9 – 14 og 18 – 20 på hverdage
  - Flere afgange på Odderbanen (L2)
    - Halvtimesdrift i stedet for timesdrift mellem Aarhus og Odder i tidsrummet 18 – 20 på hverdage
- Fra sommerkøreplanen 2025 udvidede vi igen:
  - Halvtimesdrift mellem Aarhus H og Grenaa mandag til torsdag frem til kl. 21.48/22.10.
  - Halvtimesdrift mellem Aarhus H og Grenaa fredag frem til 23.48 (afgangen fra Aarhus H 00.48 kører kun til Hornslet) hhv. 23.40.
  - Halvtimesdrift til Grenaa hele dagen om lørdagen (Ryomgård-togene køres igennem til Grenaa)
  - Halvtimesdrift til Odder hele driftsdøgnet på hverdage og lørdage
- Sommerkøreplanen 2026 indførte følgende tiltag:
  - Halvtimesdrift om søndagen til Odder og Grenaa i tidsrummet 09.04 til 21.04
- Når alle de nye tog er klar til sommerkøreplanen i 2030, indføres efter planen følgende:
  - Kvartersdrift til Odder (reelt mellem Mårslet og Odder)
  - 5-minuttersdrift på Indre strækning

Letbanen

Den langsigtede investeringsplan



- Vi har efter ønske fra bestyrelsen og ejerne igangsat arbejdet med en 30 årsplan for investeringer i Letbanens Etape 1.
- Formålet er bl.a. at vurdere behovet for værkstedsfaciliteter og flere tog hvis Etape 2 ikke bliver gennemført nu.
- Et andet formål er at have et blik ud i fremtiden på investeringer vi ved kommer, på såvel togene som på infrastrukturen.
- Planen forventes godkendt i en version 1 af bestyrelsen i december 2026. Herefter kommer en proces med de to ejere, først på embedsmandsniveau og siden på politisk niveau.
- En så lang investeringsplan vil skulle balancere investeringsomkostninger og driftsomkostninger.

Et par nedslag i den ikke-færdige plan (intet er som sagt besluttet, så det er udelukkende ideer til indstillinger):

- Et nyt værksted i Skejby, bl.a. til håndtering af levetidsforlængelser på togene
- Flere tog på optionen til ”den gode pris” (skal bestilles senest 31. marts 2028)
- Dobbeltspor mellem Lystrup og Hornslet (evt. i etaper)
- Levetidsforlængelser af de nuværende tog i 2033-2034
- Levetidsforlængelser af de nye tog i 2046-2048
- Erstatning af den nuværende flåde i 2046
- Mulig større sporombygning af Odderbanen efter 2040

- Årstallene er ”cirka-årstal”

Letbanen

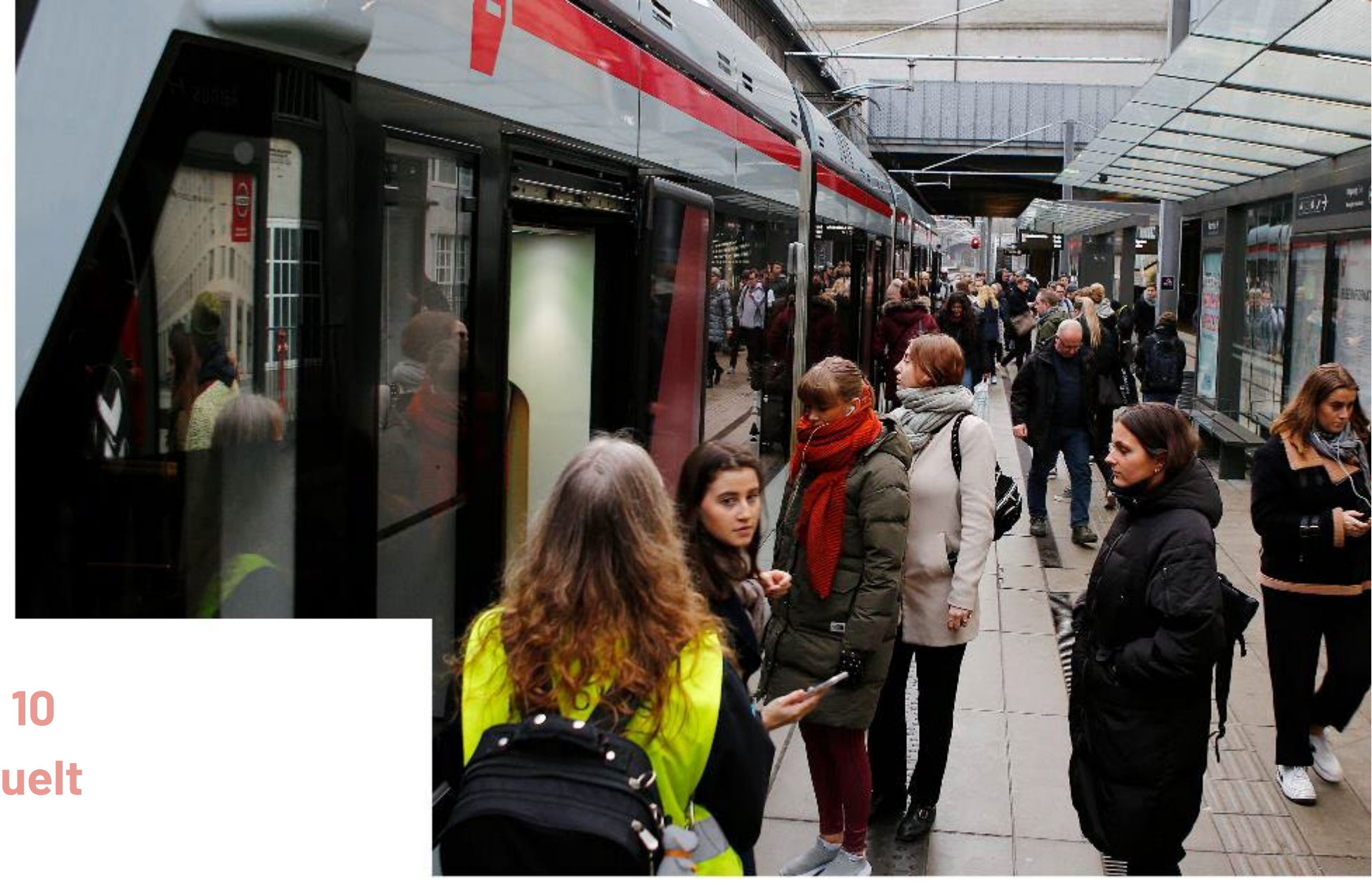


Evt.

Letbanen

Indstilling

- **at** orienteringen om status på etape 1 tages til efterretning



Punkt 10
Eventuelt