

# Protokol fra møde den 11. marts 2009 kl. 13:30 på Bovbjerg Fyr

## Panel for kollektiv trafik

Mødet startede kl. 13:30 og sluttede kl. 15:30

**Tilstede:** Bent Ove Pedersen, Aleksander Aagaard, Bjarne Schmidt Nielsen, Anna Marie Touborg, Aage Koch-Jensen, Laila Munk Sørensen, Poul Dahl

**Afbud:** Bente Nielsen, Henrik Qvist

# Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt. Tekst</b>	<b>Side</b>
1 Status for planlægning af det regionale rutenet	1
2 Rejsekortet	3
3 Letbaneprojektet	7
4 Trafikplan for Århus	9
5 Trafikaftale indgået mellem Folketingets forligspartier den 29. januar 2009	11
6 Arbejdet for en fast Kattegatforbindelse	14
7 Forslag til en konference om kollektiv trafik	16
8 Eventuelt	19

1-30-75-1-09

## 1. Status for planlægning af det regionale rutenet

### Resumé

*Der har været afholdt møder med kommuner om regionens planer for ændringer i det regionale rutenet gældende fra 2010 samt møder i den nedsatte Trafikstyregruppe med henblik på udarbejdelse af et samlet forslag inden 1. april 2009. På mødet orienteres om arbejdet på møderne i Trafikstyregruppen. Der orienteres endvidere om forslag til køreplanjusteringer gældende fra køreplansskiftet i juni 2009.*

### Regional Udvikling indstiller,

at status for processen med effektivisering af det regionale rutenet drøftes.

### Beslutning

Panelet opfordrer til, at Trafikstyregruppen drøfter, om køreplanændringerne fra 2010 kan træde i kraft fra januar 2010.

Panelet ønsker at få tilsendt rapporten fra Trafikstyregruppen samtidig med forretningsudvalget (14. april 2009).

### Sagsfremstilling

I forbindelse med vedtagelsen af budget for 2009 den 24. september 2008 besluttede Regionsrådet at udskyde de planlagte besparelser på det regionale rutenet fra 2009 til 2010, men der kan dog allerede i 2009 i dialog med kommunerne ske en reduktion af afgang på udvalgte ruter. Baggrunden for udskydelsen har været ønsket om at give mere tid til dialog med kommunerne og Midttrafik om det fremtidige rutenet.

Til det formål har Kontaktudvalget nedsat en administrativ styregruppe (Trafikstyregruppe) med repræsentanter fra Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik. Trafikstyregruppen skal inden 1. april 2009 udarbejde et samlet forslag, der er koordineret mellem bestillerne med det formål at optimere det kollektive rutenet indenfor bestillernes økonomiske rammer, og er koordineret i forhold til Midttrafiks trafikplan for den kollektive trafik i Midtjylland. Trafikstyregruppen skal skabe et samlet overblik over de enkelte bestillers økonomiske rammer for den kollektive trafik, skitsere forslag til tidsplan og proces for gennemførelse af optimeringen og drøfte bestiller- og udførerroller for henholdsvis kommuner/region og Midttrafik.

Trafikstyregruppen, som består af ledende embedsmænd fra Viborg Kommune, Ringkøbing-Skjern Kommune, Århus Kommune, Midttrafik og Region Midtjylland, besluttede på

---

første møde i oktober 2008, at Midttrafik sammen med Region Midtjylland gennemfører møder med kommunerne i løbet af december 2008 og januar 2009.

Formålet med møderækken var på baggrund af konkrete oplæg fra Midttrafik at udpege mulige løsninger, som Midttrafik kan arbejde videre med. På møderne er drøftet tidsplan af hensyn til budgetarbejdet for 2010, drøftelse af Region Midtjyllands planer for ændringer i det regionale rutenet samt eventuelle ændringer i det kommunale rutenet.

Såfremt de forslag, der er drøftet på møderne, efterfølgende vinder tilslutning i kommunalbestyrelserne og Regionsrådet, viser en meget foreløbig opgørelse over de økonomiske konsekvenser af forslag til ændringer i rutenettet en besparelse for Region Midtjylland på ca. 36 mio. kr. årligt.

På baggrund af kommunerunden arbejder Midttrafik videre med udarbejdelse af forslag til en samlet plan for et fremtidigt rutenet. Med afsæt i den gennemførte proces kommer der i forslaget til at indgå et oplæg, der beskriver de overordnede principper og kriterier for regionale og lokale ruter. Samtidig forventes det, at Trafikstyregruppen lægger op til, at der skal arbejdes videre med oplæg om bestillerrollen.

Sammen med forslaget fremlægger Trafikstyregruppen et forslag til kommunikationsplan for forslaget.

Det er planen, at den endelige afrapportering af Trafikstyregruppens forslag sker på Kontaktudvalgsmødet den 21. april 2009. Hvorefter forslaget behandles i kommunalbestyrelserne og Regionsrådet i løbet af maj / juni, således at der kan gives en status for processen på møde i Kontaktudvalget den 26. juni 2009.

Midttrafik har desuden udarbejdet forslag til køreplanjusteringer gældende fra køreplansskiftet i juni 2009. Der er hovedsagelig tale om reduktioner af ture, hvor antallet af passagerer på en dobbelttur er under 10. Samlet set indebærer forslaget en besparelse for Region Midtjylland på 3,8 mio. kr. årligt. Forslaget har været i høring i februar 2009, men Midttrafik har kun modtaget relativ få bemærkninger til køreplanudkast.

Forslag til køreplanjustering for køreplanperioden 2009/10 forelægges Forretningsudvalget den 10. marts og Regionsrådet den 18. marts 2009.

1-30-75-1-08

## 2. Rejsekortet

### **Resumé**

*Midttrafik har pr. 5. februar 2009 genfremsendt tilslutning til Rejsekortet i høring med frist pr. 3. april 2009. I forhold til Regionsrådets høringssvar den 10. februar 2008 er der kun en delvis afklaring. Rejsekortet har endnu ikke været i regulær drift. Der er ikke udsigt til statslig medfinansiering. Der pågår en afklaring af dele af "business casen". Administrationen vil afgive et administrativt høringssvar under henvisning til det tidligere politiske høringssvar.*

### **Regional Udvikling indstiller,**

at redegørelsen tages til orientering.

### **Beslutning**

Panelet tog redegørelsen til orientering.

### **Sagsfremstilling**

Midttrafik har pr. 5. februar 2009 genfremsendt tilslutning til Rejsekortet i høring med frist pr. 3. april 2009.

Tidsplanen er meget stram, idet der sigtes mod at træffe beslutning om fuld tilslutning på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 17. april 2009. Som det var tilfældet ved høringen i 2008 haster en beslutning, fordi der foreligger et tilbud fra Rejsekortselskabets leverandør om en rabat på udstyr ved tilslutning inden 9. maj 2009 på 20% eller ca. 23 mio.kr.

Sagen ville derfor skulle forelægges for Regionsrådet senest den 18. marts 2009, såfremt der igen skal afgives politisk høringssvar.

Administrationen forventer imidlertid at afgive et administrativt høringssvar efter behandling i direktionen, under henvisning til det tidligere afgivne høringssvar. Indstillingen til direktionen er følgende:

- At Region Midtjylland principielt er positiv overfor Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet
- At Region Midtjylland ikke finder, at der er indhentet tilstrækkelige erfaringer med systemet, siden Regionsrådet afgav høringssvar i februar 2008
- At der derfor afgives et administrativt høringssvar under henvisning til det tidligere politiske høringssvar
- At Midttrafik opfordres til at belyse de økonomiske konsekvenser nøjere i dialog med administrationen

- At det konstateres, at indførslen af rejsekortet uden statslig medfinansiering vil betyde en nettoudgift på ca. 12-13 mio.kr. årligt

### **Regionsrådets tidligere hørings svar**

Regionsrådet afgav politisk hørings svar den 10. februar 2008, med beslutningen:

- *At Regionsrådet i sit hørings svar tilkendegiver, at Region Midtjylland principielt er positiv overfor Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, men at regionen først vil tage konkret stilling, når der er gjort erfaringer med brugen af rejsekortsystemet i stor skala, og når de økonomiske konsekvenser er kendte, og*
- *At Regionsrådet opfordrer Danske Regioner og Kommunernes Landsforening til at inddrage finansieringen af projektet i de kommende forhandlinger med regeringen om regionernes og kommunernes økonomi, idet det i den forbindelse forudsættes, at staten yder fuld økonomisk kompensation for de øgede omkostninger til rejsekortprojektet.*

Der blev mundtligt givet udtryk for, at tilbuddet om rabat ikke skulle være afgørende for beslutningen.

### **Rejsekortet har endnu ikke været i regulær drift**

Rejsekortet A/S indgik i juni 2008 en "tillægsaftale IV" med leverandøren (East-West Aps.) på baggrund af forsinkelser i projektet.

Efter tillægsaftalen er pilotfasen, som består af pilottest og egentlig pilotdrift, tidsmæssigt skilt ad. Siden 2008 er kortet testet i den såkaldte pilottest, som omfatter 50-80 forsøgspersoner på nedsat takst. Testen er foregået på 7 buslinjer i Roskilde, og på togstrækningen Roskilde-Tølløse. Derudover er der gennemført forskellige test i virtuelle testmiljø.

Den egentlige pilotdrift med kunder på almindelige vilkår er påbegyndt den 10. februar 2009, men indebærer i første omgang kun inddragelse af yderligere 50 personer. Pilotdriften udvides til 500 alm. betalende kunder pr. 1. april 2009 og til 1.000 kunder i juli 2009.

Midttrafik forventer, at de første erfaringer vil blive forelagt den 15. marts 2009, men der vil på dette tidspunkt kun være erfaringer med ca. 50 almindelige brugere i en periode på maksimalt 4 uger.

Såfremt "erfaringer med brugen af rejsekortsystemet i stor skala" defineres som minimum en succesfuld afvikling af den egentlige pilotdrift, er der ikke væsentligt nye oplysninger siden behandlingen i 2008.

### **Afklaring om øvrige omkostninger**

"Business casen" adskiller sig på visse punkter fra den "business case", der blev fremlagt i 2008 både i form af både mindre- og merudgifter, men der er en række væsentlige problemer, der enten udestår eller er kommet til administrationens kendskab siden den første behandling.

De væsentligste er:

- Kontantbilletproblematikken
- Afgifts/honorarproblematikken
- Forpligtigelserne i medfør af overtagelsen af det tidl. VAT's aktiepost

---

*"Business casen" indeholder ikke alle udgifter til et nyt billetteringssystem:*

I "Rejsekortet" er der indbygget en software til håndtering af en simpel kontantbillet. Der er tale om en minimumsløsning, som vil være gyldig til busrejser i det enkelte trafiksel-skab, men ikke for kombinerede rejser med bus og tog. Ifølge et foreløbigt svar fra Midt-trafik gælder omstigningsretten mellem bus og tog fremover kun for kontantbilletter ud-stedt efter de nationalt fastsatte takster.

Et landsdækkende system til salg af kontantbilletter, som rummer funktioner som bl.a. optankning af rejsekort, er under udvikling. Midttrafik oplyser, at det landsdækkende system er en tillægsydelse, som på nuværende tidspunkt ikke er prissat nærmere end, at "udviklingsomkostningerne til enkeltbilletsystem er relativt begrænsede", og at der følger en årlig driftsudgift på skønnet 1,2 mio.kr. for de regionale busser.

Rejsekortudstyret kan udskrive billetter, og der skulle ikke komme yderligere udgifter til hardware.

Dette fremgår intetsteds tydeligt af hverken det tidl. eller det nu udsendte høringsmate-riale og har derfor ikke tidligere været fremlagt politisk.

*Distributionsafgifter vs. distributionshonorar:*

I "business casen" indgår en distributionsafgift på 2,8% af omsætningen - eller 13 mio.kr. Afgiften forudsættes modsvaret af et distributionshonorar på 13 mio.kr.

Rejsekortet A/S har beregnet, at trafiksel-skaberne i Jylland under ét vil få et større di-stributionshonorar end distributionsafgift. Midttrafik har i sin "business case" forudsat balance mellem honorar og afgift og angiver, at der dermed er lagt en forsigtig linje i "business casen".

Efter administrationens opfattelse er det vanskeligt at bedømme den egentlige grad af forsigtighed, før der bliver redegjort for forudsætningerne bag Rejsekortets A/S's bereg-ning. Blandt andet er Rejsekortet A/S's beregning baseret på den nuværende og ikke den fremtidige salgs- og indtægtsstruktur.

*Midttrafiks forpligtigelse gennem det tidl. VAT:*

VAT var fuldt medlem af Rejsekortet og var forpligtiget til at indbetale aktie- og låneka-pital efter indkaldelse fra Rejsekortet A/S. Dette gælder formodentlig også Midttrafik, uanset om Midttrafik samlet tilslutter sig rejsekortet fuldt ud eller ej.

Den samlede forpligtigelse i perioden 2008-10 opgives til ca. 10 mio.kr. og er indregnet i "business casen".

### **Rejsekortets økonomiske konsekvenser for region Midtjylland**

Ved tilslutning til rejsekortet afholdes udgifter til projektet i 2009, men der er først ud-giftsvirkning fra 2011, da projektet delvist lånefinansieres. For Midttrafik samlet er der udgifter til anskaffelse af udstyr og aktiver samt ydelse af ansvarlig lånekapital på ca. 190 mio.kr., hvad der giver en årlig ydelse på ca. 13 mio.kr. årligt i perioden 2013-26. Samtidig vil der være nettodriftsudgifter på 10-11 mio.kr. årligt.

Fra 2014 vil der efter "business casen" være en årlig merdriftsudgift på ca. 12 mio.kr. for Regionen efter den finansierede pris i "business casens" bilag C. Hertil kommer anslået

---

1,2 mio.kr. til et kontantbilletsystem som ikke er indregnet i "business casen" - i alt ca. 13 mio.kr.

### **Statslig medfinansiering**

Regionen henvendte sig pr. 4. april 2008 til Danske Regioner for at få taget emnet op i økonomiforhandlingerne for 2008.

Midttrafik henvendte sig pr. 6. februar 2008 sig for at få Danske Regioner og Kommunernes Landsforening til at bringe emnet op i økonomiforhandlingerne.

Organisationerne ønskede ikke at bringe emnet særskilt op ved økonomiforhandlingerne i 2008, og rejser tvivl om Midttrafik i tilstrækkelig grad indregner rejsekortets positive effekter.

Kommunerne i Midtjylland har i brev fra KKR pr. 25. marts 2008 til Trafikministeren taget statslig medfinansiering op.

På nuværende tidspunkt er det vurderingen, at det ikke vil være muligt at hente et bidrag fra trafikforligets puljer.

### **Kommunernes holdning**

En række større bestillere har administrativt i lighed med regionen gjort Midttrafik opmærksom på, at høringsmaterialet ikke rummer væsentligt nyt, og at der derfor ikke er noget, der berettiger en fornyet politisk behandling.

Århus kommune, Midttrafiks næststørste bestiller, indtager samme position som regionen.

### **Bilag**

- Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet
- Resumé af business case for rejsekortprojektet

---

1-30-230-06-V

### 3. Letbaneprojektet

#### **Resumé**

*Panelet orienteres om status for letbaneprojektet i Århusområdet.*

<b>Regional Udvikling indstiller,</b>
---------------------------------------

at orienteringen tages til efterretning.

#### **Beslutning**

Panelet tog orienteringen til efterretning.

#### **Sagsfremstilling**

I Århusområdet har der gennem længere tid været fokus på at opprioritere den kollektive trafik. Det skyldes bl.a. en stigende belastning af hele trafiksystemet og store byudviklingsprojekter som byudviklingen i Nordhavnen, en ny by ved Lisbjerg og udbygningen af Universitetshospitalet i Skejby.

Århus Kommune besluttede i 2000, at en del af løsningen på de trafikale problemer ville være at etablere busbaner på de store indfaldsveje og at indføre skinnebåren kollektiv trafik i Århus. Århus Kommune har besluttet, at der skal anlægges busbaner på Randersvej i løbet af 2008/2009.

På et politisk møde i november 2006 mellem Århus og de omkringliggende kommuner samt Region Midtjylland under dannelse blev det besluttet at igangsætte et samarbejde med henblik på etablering af letbane i Århusområdet. Parterne i samarbejdet er Århus, Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Odder og Skanderborg Kommuner og Region Midtjylland samt Midttrafik. Arbejdet forankres i et letbanesekretariat i Midttrafik, som varetager projektledelse med bistand fra COWI.

Første etape af letbanen skal forbinde Odderbanen og Grenaabanen samtidig med, at der skal etableres letbane ad Randersvej forbi universitetet igennem Skejbyområdet til et nyt byudviklingsområde ved Lisbjerg og med tilslutning til Grenaabanen ved Lystrup.

Status er, at der i efteråret 2008 er igangsat VVM-redegørelse for første etape. VVM-redegørelsen er udbudt i 3 dele, 1) Anlægsteknisk skitseprojekt for bane, vej og broer, som udarbejdes af Grontmij/Carl Bro, 2) Miljø- og arealforhold, som udarbejdes af NIRAS og 3) Landskabsæstetisk rådgivning og visualisering, som udarbejdes af C.F. Møller. VVM-arbejdet forventes afsluttet med udgangen af 2009.

Sideløbende med VVM-redegørelsen er der igangsat arbejde med at etablere beslutningsgrundlag for prioritering af de videre udbygningsetaper, vurdering af letbanens anlægs- og driftsøkonomi, samt den fremtidige organisering af letbanen.

I Trafikaftalen "En grøn transportpolitik" indgået i januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance er der ud af en pulje på 2 mia. kr. til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet forlods afsat 500 mio. kr. til første etape af letbanen i Århusområdet med mulighed for senere udbygning.

I følge tidsplanen forventes letbanens 1. etape i drift fra 2015.

1-30-75-6-09

#### 4. Trafikplan for Århus

##### **Resumé**

*Panelet orienteres om baggrund og status for det igangværende arbejde med udarbejdelse af en trafikplan for Århus.*

<b>Regional Udvikling indstiller,</b>
---------------------------------------

at orienteringen tages til efterretning.

##### **Beslutning**

Panelet tog orienteringen til efterretning.

##### **Sagsfremstilling**

Århus Kommune har besluttet, at der skal udarbejdes en trafikplan for Århus Kommune. En væsentlig del af opgaven omfatter integration af regionalrutekørslen i en moderne busbetjening i Århus. Derfor deltager Region Midtjylland i projektet.

Strukturen i det nuværende bybusnet i Århus er baseret på et vidtforgrenet tæt net af ruter, der giver byen en tæt dækning med korte gangafstande til nærmeste stoppested i hele byen. Ulempen er snørklede ruteforløb og lange rejsetider, der ikke vurderes at være attraktive for mange rejsende. En anden væsentlig ulempe er, at der er begrænsede muligheder for at rejse på tværs af byen.

De regionale ruter, der fortrinsvis betjener de overordnede indfaldsveje, udgør en ikke ubetydelig del af trafikbetjeningen mellem oplandsbyer, forstæder og Århus Centrum.

I udgangspunktet forventes, at øget koordinering og integration mellem regionalruter og bybusruter, kombineret med et net af hurtige og mere direkte bybuslinier vil kunne gøre bybusnettet mere effektivt og attraktivt. I de foreløbige skitser lægges der op til et højfrekvent net af stambuslinier langs indfaldsvejene – hvori flere af regionalruterne søges integreret, suppleret med et tættere og mere lavfrekvent net af busruter, der betjener "svømmehuden" mellem indfaldsvejene. I udformningen af nettet er der taget højde for erfaringer med Metrobusser i Aalborg, A-buslinier i København og Stombusser i flere byer i Sverige.

Projektledelse varetages af Midttrafik med inddragelse af en proceskonsulent, og de konkrete analyser og oplæg er udliciteret til COWI. Der er nedsat en styregruppe for projektet med deltagelse af Århus Kommune, Midttrafik og Region Midtjylland, samt en pro-

jektgruppe for mere faglige input til processen. Forslag til trafikplan forventes at foreligge til 1. maj 2009.

I Midttrafiks foreløbige trafikplan indgår udarbejdelse af områdeplaner for de større byer som et vigtigt indsatsområde. Udover Århus er der igangsat arbejde med trafikplaner for Randers og Herning og senere følger Viborg.

1-30-76-9-09

## 5. Trafikaftale indgået mellem Folketingets forligspartier den 29. januar 2009

### Resumé

*Regeringen indgik aftale med forligspartierne den 29. januar 2009 om "En grøn transportpolitik" for perioden 2009-2020. Aftalen indeholder investeringer i infrastrukturen i den midtjyske region, bl.a. 500 mio. kr. til letbanen, færdiggørelse af Silkeborgmotorvejen og en række andre "gamle" projekter. Der er desuden nye forundersøgelser og VVM-undersøgelser af forskellige projekter. En fast Kattegatforbindelse indgår ikke direkte, og en opgradering af hovedbanenettet til den såkaldte 1-times model mellem landets største byer bliver ikke realiseret i Region Midtjylland i aftaleperioden.*

### Regional Udvikling indstiller,

at panel for kollektiv trafik drøfter den indgåede trafikaftale "En grøn transportpolitik".

### Beslutning

Rettelse til sagsfremstillingen: Det er ikke VVM-undersøgelsen for omfartsvej ved Brande, der koster 500 mio. kr. Det er derimod de forventede anlægsinvesteringer, som Folketinget vil træffe beslutning om i efteråret 2009.

Der er også afsat 2 mio. kr. til forbedring af til- og frakørselsbaner i forbindelse med krydsombygning i Vium.

Panelet noterede sig, at godstransport på jernbane igen opprioriteres. Administrationen sørger for, at panelet får regeringens redegørelse om godstransport, som forventes færdig i slutningen af marts 2009.

### Sagsfremstilling

./.. Den 29. januar 2009 indgik regeringen (Venstre og De Konservative) en trafikaftale med følgende partier i Folketinget: Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance. Aftalen har overskriften "En grøn transportpolitik".

Planen er på i alt 94 mia. kr., som finansieres via en infrastrukturfond på 93 mia. kr., hvoraf 9 mia. kr. kommer fra Storebæltsforbindelsen, hvis tilbagebetalingstid herved forlænges, og 6 mia. kr. kommer fra salg af Scandlines. Hertil kommer en pulje til bedre adgang til den kollektive trafik på 1 mia. kr., som finansieres af DSB.

Anvendelse af Infrastrukturfonden og DSB-finansiering:

1.	Igangværende vejprojekter	9,0 mia. kr.
2.	Reinvesteringer i vejnettet	3,1 mia. kr.
3.	Igangværende baneprojekter	1,3 mia. kr.
4.	Reinvesteringer i banenettet 2009-2020	15,1 mia. kr.
5.	Principbesluttede og nye baneprojekter	34,9 mia. kr.
6.	Besluttede og nye vejprojekter	7,5 mia. kr.
7.	Bedre adgang til havnene	1,0 mia. kr.
8.	Øvrige initiativer	2,4 mia. kr.
9.	Ekstrabevilling til igangværende vejprojekter	3,6 mia. kr.
10.	Nye puljer	8,1 mia. kr.
11.	Pulje til bedre adgang til den kollektive transport (DSB-finansieret)	1,0 mia. kr.
	I alt	87,0 mia. kr.

Det betyder, at der "kun" er 7 mia. kr., som ikke er forhåndsdisponeret. Regeringen har lanceret planen som en massiv investering i den kollektive trafik, hvor 2/3 går til kollektiv trafik og 1/3 til vejinfrastrukturen. Aftalen indeholder bl.a. 24 mia. kr. til udskiftning af signalanlæg på jernbanen.

Set med Region Midtjyllands øjne kan status gøres op sådan:

Der er forlods afsat 500 mio. kr. til første etape af letbanen ud af en pulje på 2. mia. kr. til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet.

Aftalen indeholder en timemodel for fjerntogstrafikken. Timemodellen er delt op i tre etaper, hvor 1. etape er strækningen København-Odense, 2. etape er strækningen Århus-Aalborg og 3. etape er strækningen Odense-Århus. Inden for aftaleperioden ligger opgraderingen af etape 1 og etape 2 mellem Hobro og Aalborg. Til strækningen mellem Århus og Hobro er der afsat 10 mio. kr. til en forundersøgelse, mens etape 3 først kan realiseres efter 2020, altså efter aftalens udløb. Mulighederne for udformning af etape 3 skal indgå i en strategisk analyse af det langsigtede kapacitetsbehov mellem Øst- og Vestdanmark.

Til Silkeborgmotorvejen er der afsat 6,3 mia. kr.

Bevilling til igangværende vejprojekter (de enkelte projekter er ikke prissat, men tilsammen er der afsat 9 mia. kr. til igangværende projekter i hele landet):

- Ny motorvej, Vejle-Herning, etapen Riis-Ølholm-Vejle
- Anlæg af Herning N-Brande mellem Herning Ø og Snejbjerg
- Ny motorvej, Århus-Herning, etapen Bording-Funder
- Ny motorvej, Søften-Skejby ved Århus
- Ny motorvej, Vejle-Herning, Brande-Give N, 2. del
- Ny omfartsvej ved Sunds nord for Herning
- Anlæg af niveaufri skæring ved Grenaavej i Århus
- Anlæg af Brande-Riis, 1. etape
- Ny motorvej, Skejby-Skødstrup ved Århus

Forhøjet bevilling til fordyrede anlægsprojekter:

- Omfartsvej ved Sunds (Rute 34), 100 mio. kr.

- Motorvej Riis-Ølholm-Vejle (Rute 18), 500 mio. kr.
- Motorvej Brande-Give N (Rute 18), 100 mio. kr.
- Motorvej Bording-Funder (Rute 15), 100 mio. kr.
- Motorvej Søften-Skejby, 100 mio. kr.
- Niveaufri skæring på Grenaaavej i Århus, 100 mio. kr.

I puljen til bedre kapacitet og afhjælpning af flaskehalse er der afsat 25 mio. kr. til at forkorte rejsetiden på jernbanen mellem Struer og Langå.

Aftalen nævner desuden det tidligere tilsagn om et statsligt tilskud på 250 mio. kr. til anlæg af tunnel under Marselis Boulevard i Århus.

Tidligere besluttet VVM-undersøgelse:

- Afsat 500 mio. kr. til VVM undersøgelse for udbygning af omfartsvej ved Brande.

Nye VVM-undersøgelser:

- Opdatering af Århus Amts projekt for "Det nordlige hængsel" Sdr. Borup-Assentoft, 5 mio. kr.
- Økonomiundersøgelse med henblik på VVM-undersøgelse af udbygning af Rute 26 mellem Århus og Viborg, 2 mio. kr. Endvidere reserveret 25 mio. kr. til den efterfølgende VVM-undersøgelse

Nye forundersøgelser:

- Forundersøgelse af opgradering af jernbanen til 200 km/t mellem Århus og Høbro, 10 mio. kr. (også nævnt ovenfor)
- Forundersøgelse af en forlængelse af motorvejen Vejle-Herning til Holstebro for at vurdere behovet for en egentlig VVM-undersøgelse, 4 mio. kr.
- Forundersøgelser af ny omfartsvej ved Grenaa mellem Rute 16 og Grenaa Havn, 5 mio. kr.
- Forundersøgelse vedr. yderligere opgraderinger af Rute 34 mellem Herning og Skive og Rute 26 mellem Skive og Hanstholm, 10 mio. kr.

Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland. Der skal gennemføres en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjylland. Der er afsat 25 mio. kr. til analysen, som skal indeholde:

- En baneplan for Østjylland, herunder løsningsmuligheder med henblik på at realisere Timemodellen mellem Odense og Århus
- Det langsigtede kapacitetsbehov for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark
- Det langsigtede kapacitetsbehov for den nord/syd-gående vejtrafik i Jylland

Puljer til gavn for den kollektive bustrafik. Udover det beløb, der er afsat til letbaneprojektet, er der aftalt følgende puljer:

- Pulje til bedre fremkommelighed for busser, 200 mio. kr. om året i 5 år, i alt 1 mia. kr.
- Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer, 100 mio. kr. om året i 3 år, i alt 300 mio. kr.

## Bilag

- En grøn transportpolitik

---

1-30-76-56-07

## 6. Arbejdet for en fast Kattegatforbindelse

### **Resumé**

*Kattegatkomitéen har netop igangsat udarbejdelsen af en samfundsøkonomisk analyse for en fast Kattegatforbindelse. Opgaven udføres af Damvad i samarbejde med Grontmij/Carl Bro og forventes afsluttet medio maj 2009. Kattegatkomitéen afholder sit næste møde den 15. maj 2009 i København. Komitéen har fået flere sjællandske medlemmer. Det overvejes at ændre komitéens vision til "Metropol Danmark".*

<b>Regional Udvikling indstiller,</b>
---------------------------------------

at panel for kollektiv trafik drøfter arbejdet med en fast Kattegatforbindelse.

### **Beslutning**

Panelet drøftede arbejdet med en fast Kattegatforbindelse. Panelet opfordrede til, at der i den samfundsøkonomiske analyse indgår en beregning af, hvad det betyder samfundsøkonomisk, hvis Storebæltsforbindelsen bliver afbrudt i en længere periode.

### **Sagsfremstilling**

#### **Samfundsøkonomisk analyse for en fast Kattegatforbindelse**

Regional Udvikling har netop (ultimo februar 2009) sat en samfundsøkonomisk analyse i gang for en fast Kattegatforbindelse. Damvad og Grontmij/Carl Bro står for udarbejdelsen af analysen.

Formålet med analysen er at give et velkvalificeret grundlag for Folketinget til at kunne træffe beslutning om, hvorvidt der bør igangsættes en mere tilbundsående undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse.

Den samfundsøkonomiske analyse skal inddrage den betydning en fast Kattegatforbindelse vil få for udviklingen af Danmark som ét sammenhængende område, hvor transporttiden mellem landets største byer kan bringes tæt på én time. Arbejdskraft- og markedsoplandet bliver større, universiteter og andre uddannelsessteder bliver tidsmæssigt bragt meget tættere på hinanden. Sammenbindingen af Øresundsregionen og den østjyske byregion vil kunne bidrage til at udvikle Hovedstaden til en international metropol med en befolkning på 3-4 mio. mennesker inden for en times transporttid.

Analysen skal både indeholde traditionelle samfundsøkonomiske analyser, men skal også indeholde beregninger på effekter, som ikke normalt er med i en samfundsøkonomisk analyse.

---

Således har vi bedt om, at der medtages brede økonomiske effekter, bl.a. for erhvervsudviklingen lokalt, regionalt og nationalt, herunder skal analysen

- Opstille billeder af fremtidens Danmark
- Beskrive de dynamiske effekter den faste forbindelse vil medføre
- Redegøre for forbindelsens betydning for såvel Øst- som Vestdanmark, herunder områder som ikke ligger tæt på forbindelsen

I selve den samfundsøkonomiske analyse ønskes bl.a. inddraget

- Besparelse i transporttid
- Miljøpåvirkning
- Besparelser på andre infrastrukturinvesteringer og på andre transportformer, fx fly
- Genereret ny trafik med bil og på bane

Den samfundsøkonomiske analyse skal tage udgangspunkt i Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse.

Endelig har vi bedt om, at skabelsen af den nye danske metropol bliver sat ind i en europæisk sammenhæng i form af relevante sammenligninger med tilsvarende bydannelser, herunder størrelse, erhvervsstruktur, uddannelsesstruktur, befolkningssammensætning og lign.

### **Kattegatkomitéen**

Det næste møde i Kattegatkomitéen er fastlagt til den 15. maj 2009 i København. Siden sidst er komitéen blevet udvidet med et par nye medlemmer fra Sjælland, og senest har Jens Kampmann (formand for Sund & Bælt) givet tilsagn om at indtræde i komitéen. Til mødet i København vil foruden Kattegatkomitéens medlemmer også blive inviteret potentielle medlemmer fra Sjælland. Målet er, at komitéen bliver afbalanceret mellem Øst- og Vestdanmark.

Den ovennævnte samfundsøkonomiske analyse for en fast Kattegatforbindelsen forventes at være næsten færdig og vil blive præsenteret på dette møde i Kattegatkomitéen.

Kattegatkomitéen har hidtil haft "Et sammenhængende Danmark" som sin vision. Det overvejes nu at ændre den overordnede vision til "Metropol Danmark" for i højere grad at sætte fokus på, at sammen står vi langt stærkere, og at hvis Danmark skal have en metropol, der skal gøre sig internationalt gældende, er det nødvendigt at kæde landets to største byområder sammen.

Der er endvidere ved at blive udarbejdet et logo og en hjemmeside for komitéen.

1-30-75-1-09

## 7. Forslag til en konference om kollektiv trafik

### **Resumé**

*Forslag fra sidste panelmøde om at holde en politisk konference om kollektiv trafik er blevet videreudviklet, og der fremsættes her forslag til indhold i en konference, der ser på idérigdommen i fremtidens kollektive trafik og på mulighederne frem for begrænsninger. Konferencen tænkes afholdt i efteråret 2009.*

### **Regional Udvikling indstiller,**

at administrationen på grundlag af drøftelserne i panelet arbejder videre med et oplæg til konference med henblik på fremlæggelse af et endeligt program på næste møde i panelet.

### **Beslutning**

Der var forslag om, at konferencen afholdes i slutningen af september 2009 efter Regionsrådets vedtagelse af budget 2010 på møde den 23. september 2009.

Det blev alternativt foreslået, at konferencen holdes i begyndelsen af 2010 af hensyn til nyvalgte politikere.

Administrationen undersøger det bedste tidspunkt, evt. med kontakt til kommunerne, og vender tilbage med et konkret forslag.

### **Sagsfremstilling**

På sidste panelmøde blev forslag fra Henrik Qvist om at holde en konference om kollektiv trafik i 2009 kort drøftet. Det blev besluttet, at administrationen udarbejder et oplæg om en sådan konference til panelmødet den 11. marts 2009.

Dette oplæg skulle gerne danne grundlag for en drøftelse i panel for kollektiv trafik om formål med og indhold i konferencen. På grundlag heraf vil administrationen udarbejde detaljeret forslag til program, som kan præsenteres på det næste panelmøde den 27. maj 2009.

### **Idé og formål:**

At holde en idé- og inspirationskonference om mulighederne for at forbedre den kollektive trafik.

At få idérigdommen i fremtidens kollektive trafik frem.

---

At se på mulighederne frem for begrænsningerne.

**Tidspunkt:**

Efteråret 2009, f.eks. i september.

**Hvem inviterer:**

Region Midtjylland i et samarbejde med kommunerne og Midttrafik.

**Målgruppe/deltagere:**

Medlemmer af Regionsrådet, kommunalbestyrelser, Midttrafiks bestyrelse og repræsentantskab.

**Forslag til emner, som kan indgå i programmet:**

Afhængig af konferencens form kan indholdet i programmet vælges blandt følgende forslag til emner:

Puljer til fremme af den kollektive trafik i trafikaftale fra den 29. januar 2009: "En grøn transportpolitik", v/ Transportministeriet. Hvem kan søge puljerne, og hvordan kan de bruges?

Bedre miljø i den kollektive trafik. Hvordan kan den kollektive trafik bedst møde klimaudfordringen? Biodiesel, el-drevne busser, brintbusser.

Hvordan kan kvaliteten i bustrafikken forbedres? Chaufførens service, internet i busserne, direkte, hurtig og komfortabel kørsel. Bedre koordinering mellem lokale ruter, regionale ruter og tog. Lettere omstigning, nye kundefaciliteter og busterminaler.

Hvad kan vi gøre for at få flere til at benytte den kollektive trafik? Andre kontraktformer, som i højere grad tilskylder entreprenører og chauffører til at få flere til at bruge bussen, markedsføring og bedre information til passagererne.

Hvad kan vi lære af andre? F.eks. Sverige og Tyskland (relevant at inddrage erfaringerne fra studieturen til Sverige).

Kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Hvilken opgave skal den kollektive trafik løse i disse områder? Forskellige størrelser busser, samordning af forskellige kørselsbehov (skole, pendling, handicapkørsel og patientbefordring).

Rammer og strategi for planlægning af kollektiv trafik. F.eks. præsentation af Midttrafiks trafikplan. Hvilke krav kan der stilles til en trafikplan, for at den kan være dynamisk og fremadrettet?

Letbane i Århusområdet - hvilke perspektiver er der i at indføre mere skinnebåren trafik?  
Er det en løsning andre steder i regionen?

Initiativer i kommunerne, innovativ planlægning, indtænke kollektiv trafik i kommuneplanerne. Eksempler på trafikplaner for Århus, Randers og Herning.

Er der alternative visionære former for kollektiv trafik, som vi kan forestille os i fremtiden?

**8. Eventuelt**

Aleksander Aagaard orienterede om en henvendelse fra TV MidtVest, hvor han medvirkede i et indslag om utilfredshed blandt taxivognmænd med deres andel af den koordinerede kørsel.