

Protokol fra møde den 14. maj 2008 kl. 13:00 i Regionshuset, Viborg

Panel for kollektiv trafik

Mødet startede kl. 13:00 og sluttede kl. 15:30

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

Afbud: Henrik Qvist

1-01-1-08

1. Introduktion til panel for kollektiv trafik

Resumé

Den 12. december 2007 besluttede Regionsrådet at nedsætte et midlertidigt udvalg for kollektiv trafik og det regionale rutenet for året 2008. Udvalgets opgave er bl.a. at udarbejde et forslag til revideret trafikplan og opstille kriterier for et sammenhængende regionalt rutenet. Regionsrådet vedtog ligeledes at nedsætte et politikerpanel for kollektiv trafik, der fungerer som et udvidet udvalg.

Regional Udvikling indstiller,

at Panelet for kollektiv trafik tager kommissoriet til efterretning og i øvrigt drøfter de opgaver, panelet skal varetage.

Beslutning

Panelet for kollektiv trafik tog kommissoriet til efterretning.

Der blev omdelt et revideret kommissorium, hvoraf bl.a. fremgår, at Bent Ove Pedersen er formand for panelet og Bente Nielsen er næstformand.

Sagsfremstilling

På sit møde den 12. december 2007 vedtog Regionsrådet at nedsætte et "midlertidigt udvalg for kollektiv trafik og det regionale rutenet" for 2008 samt et politikerpanel "panel for kollektiv trafik".

Udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet er sammensat således:

Formand: Bent Ove Pedersen (V)

Næstformand: Laila Munk Sørensen (S)

Øvrige medlemmer:

Bjarne Schmidt Nielsen (S)

Poul Dahl (V)

Aage Koch-Jensen (C)

Bente Nielsen (F)

Henrik Qvist (Ø)

Udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet skal

- udarbejde forslag til revideret trafikplan, herunder opstille kriterier for et sammenhængende regionalt rutenet, samt deraf følgende afgrænsning for lokale ruter
- udarbejde forslag til rationaliseringer i det regionale rutenet, herunder
 - o foreslå tidsplan for rationaliseringernes gennemførelse

- sikre økonomisk råderum til udviklingsaktiviteter fremover
 - opstille service- og kvalitetsmål for den regionale kollektive trafikbetjening
 - forberede en revision af samarbejdsaftalen mellem Midttrafik og Region Midtjylland
- Opgaverne skal løses i dialog med Midttrafik.

I *panelet for kollektiv trafik* udvides udvalgets medlemmer med regionsrådets repræsentanter i bestyrelserne for Lemvigbanen, Odderbanen og Letbaneprojektet. Formålet med panelet er at give Region Midtjyllands repræsentanter både i disse bestyrelser og i udvalget optimale muligheder for at varetage hvervet og sikre, at regionens synspunkter er afstemt indbyrdes.

Panelet består af:

| | | |
|--------------|---|---|
| Formand: | NN () | |
| Næstformand: | NN () | |
| Medlemmer: | Bjarne Schmidt Nielsen ¹ (A) | Bestyrelser: Midttrafik og Odderbanen |
| | Aleksander Aagaard (V) | do. |
| | Anna Marie Touborg (F) | Bestyrelse: Lemvigbanen |
| | Bent Ove Pedersen ¹ (V) | do. |
| | NN | Politisk følgegruppe, Letbaneprojektet |
| | Laila Munk Sørensen (A) | Udvalg, kollektiv trafik og regionalt rutenet |
| | Poul Dahl (V) | do. |
| | Aage Koch-Jensen (C) | do. |
| | Bente Nielsen (F) | do. |
| | Henrik Qvist (Ø) | do. |

Panelet skal

- drøfte regionens interesser på kollektiv trafik området
- drøfte kriterier for den regionale kollektive trafikbetjening
- drøfte opfølgning i forhold til den regionale udviklingsplan
- udveksle erfaringer deltagerne imellem

Bilag:

- Kommissorier for:
 - Midlertidigt udvalg for kollektiv trafik og det regionale rutenet
 - Panel for kollektiv trafik

¹ Også medlem af Udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet

1-30-75-2-07

2. Status på omlægning af det regionale rutenet

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til principper og kriterier for et mere effektivt regionalt rutenet med fokus på pendling og betjening af bycentre og regionale rejsemål. Der fremlægges en faseopdelt tidsplan for gennemførelse af effektiviseringerne. Fra 2009 skal der gennemføres besparelser og effektiviseringer på de regionale ruter, der modsvarer et markant stigende udgiftspræs. Alternativt skal tilskuddet til regional kollektiv trafik øges. Administrationen har i samarbejde med Midttrafik i april og maj 2008 holdt møder med kommuner, der vil blive berørt af forslag til besparelser og effektivisering af rutenettet. Endvidere har Midttrafik indbudt til en politisk drøftelse den 20. maj 2008. Sagen behandles i Forretningsudvalget den 13. maj 2008.

Regional Udvikling indstiller,

at Panelet for kollektiv trafik drøfter sagen.

Beslutning

Panelet for kollektiv trafik beder administrationen om at udarbejde et notat om baggrunden for regionens økonomi til kollektiv trafik, og som begrunder, hvorfor regionen ikke kan overflytte midler til kommunerne til videreførelse af kørselsopgaver, som regionen ophører med at finansiere.

Panelet får tilsendt prioriteringsskemaer for alle kommuner.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland overtog den 1. januar 2007 bestiller- og dermed finansieringsansvaret for et net af regionale ruter. Definitionen af regionalruter var simpel, nemlig at ruter, der overskrider en kommunegrænse, blev defineret som regionalruter, finansieret af Region Midtjylland. En konsekvens er, at mange regionale ruter, efter administrationens vurdering, løser lokale kørselsopgaver inden for den enkelte kommune.

På møde den 11. oktober 2006 vedtog Forberedelsesudvalget Trafikplan 2007, hvori det regionale rutenet er fastlagt. I trafikplanen indgår, at rutenettet skal gennemgås og effektiviseres, og det fremgår bl.a., at et centralt tema for arbejdet med en regional trafikplan bliver at skabe en god og effektiv betjening af de større samlede koncentrationer af regionale rejsemål i regionens store byer, samt at regionen opprioriterer de regionale opgaver ved at forbedre forbindelserne til de større byer.

Dette er i overensstemmelse med Lov om Trafikselskaber, hvoraf det fremgår, at regionerne forventes at finansiere et regionalt rutenet, som betjener bycentre uden banebetjening i hver sin kommune.

Det økonomiske tilskud til regional kollektiv trafik udgør ca. 40 % af Region Midtjyllands budget til regional udvikling. Administrationen har i sit foreløbige arbejde taget udgangspunkt i, at rammen også fremover vil udgøre samme andel af budgettet til regional udvikling.

Behovet for effektiviseringer er i efteråret 2007 blevet yderligere aktualiseret i forbindelse med, at regionens økonomi til kollektiv trafik er kommet under pres i form af merudgifter til dieselafgifter og Bus&Togsamarbejdet. Herudover presses økonomien i den regionale kollektive trafik af, at satsreguleringen af kontraktbetalingen til busentreprenørerne overstiger satsreguleringen af bloktilskuddet, samt en generel indtægtsnedgang som følge af passagerfrafald. Den permanente virkning heraf kendes ikke, før der foreligger nærmere analyser af det endelige regnskab 2007 for Midttrafik.

I stedet for at gennemføre rationaliseringer på det eksisterende rutenet som en langsom udtynding af ”de svageste ruter” vedtog udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet på møde den 27. februar 2008, at rutenettet skal nytænkes ud fra nogle overordnede principper, nemlig:

1. Det regionale rutenet dannes ved at forbinde hovedbyer (bycentre og regionale rejsemål) i hver sin kommune (også i naboregioner) med et net af X busser på de lange ruter suppleret med dublerende X busser på pendlertunge dele af ruterne. X busserne betjener regionale rejsemål på ruten, og stopper kun få steder.

I det omfang dele af rutenettet ved konkret vurdering ikke opfylder de beskrevne formål, f.eks. om at tilgodese uddannelsessøgende til ungdomsuddannelser og videregående uddannelser, kan

2. X busserne suppleres med fortrinsvis parallelle regionalruter, der også betjener småbyer på ruten og foretager små afstikkere til regionale og lokale rejsemål, samt kan fungere som tilbringerruter til X busruter og tog.

Med udgangspunkt i de visioner, strategier og anvisninger, som fremgår af udkastet til Regional Udviklingsplan, har udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet anbefalet følgende forslag til kriterier til fastlæggelse af serviceniveauet for de enkelte ruter: Pendling, regionale rejsemål, økonomi, passagertal, regional udvikling, sund fornuft, korrespondancer og mødetider.

Konsekvenserne, herunder antal busser, køreplantimer mv., af et effektiviseret rutenet baseret på de beskrevne principper og kriterier kendes ikke. Derfor har udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet anbefalet, at Midttrafik i samarbejde med administrationen udarbejder et oplæg til rutenet på baggrund af drøftelserne af principper og kriterier i udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet. Oplægget skal bl.a. indeholde en overslagsmæssig konsekvensvurdering med hensyn til køreplantimer, antal busser, indtægtsforventninger mv.

Udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet anbefalede på sit møde den 23. januar 2008 en faseopdelt tidsplan for gennemførelse af rationaliseringerne og effektiviseringerne.

Fase 0, gennemføres ved køreplansskiftet i juni 2008 og evt. januar 2009

Fase 1, gennemføres ved køreplansskiftet i juni 2009

Fase 2, gennemføres fra 2010

Fase 0 og 1 er reduktioner med udgangspunkt i det eksisterende regionale rutenet, og formålet er at få økonomien til at hænge sammen. Med hensyn til fase 0 indeholder regionens budget for 2008 besparelser på det regionale rutenet for 7 mio. kr. Forretningsudvalget besluttede på mødet den 4. marts 2008 at gennemføre besparelser ved at nedlægge svagt benyttede ture og ruter. Besparelserne på rutenettet og en reduktion i tilskud til rutebilstationer beløber sig til 4,3 mio. kr. fra juni 2008 (svarende til godt 8,1 mio. kr. i 2009). Det resterende beløb dækkes af uforbrugte midler indenfor Regional Udvikling.

I Forretningsudvalgets beslutning fra den 4. marts 2008 indgår, ”at der arbejdes videre i samarbejde med Midttrafik og i dialog med kommunerne med forslag til besparelser og effektiviseringer i det regionale rutenet gældende fra 2009, ligesom der også vurderes muligheder for forbedringer, hvor det nødvendige passagerpotentiale til stede”.

Fase 2 omfatter en mere gennemgribende omlægning af det regionale rutenet. Heri indgår en redefinerings af, hvad der er regional kollektiv trafik, herunder hvilke principper og kriterier, der skal være kendetegnende for regionale ruter.

Med hensyn til de besparelser, der tænkes gennemført i fase 1 gennemførte administrationen i samarbejde med Midttrafik i april og maj 2008 drøftelser med berørte kommuner således at kommunerne har mulighed for ved deres budgetlægning, at tage højde for eventuelle merudgifter til kollektiv trafik i det omfang den enkelte kommune ønsker at videreføre hele eller dele af den kørsel regionen måtte beslutte sig for at nedlægge. Ved samme lejlighed præsenteredes Region Midtjyllands tanker og foreløbige principper og kriterier for et effektiviseret regionalt rutenet. Omfanget af ændringer i det regionale rutenet vil afhænge af Midttrafiks regnskabsresultat for 2007 og budgetvirkningerne heraf for 2009.

De gennemførte administrative drøftelser med kommunerne lægger op til en efterfølgende politisk drøftelse, hvor Midttrafik den 20. maj 2008 har inviteret Kommunekontaktrådet og Region Midtjylland til en gensidig præsentation af visioner for den fremtidige regionale kollektive trafikbetjening.

Herefter foreslår administrationen, at Forretningsudvalget og Regionsrådet i juni 2008 behandler forslag til Region Midtjyllands budget 2009 til kollektiv trafik og dels udkastet til principper og kriterier for det effektiviserede rutenet. Forslaget til principper og kriterier foreslås herefter at indgå i Midttrafiks udkast til Trafikplan 2009 – 2012. Trafikplanen forventes sendt i høring hos kommunerne og regionen i sensommeren.

Senest ultimo juni skal Region Midtjylland og de øvrige bestillere afgive foreløbig meddelelse om budget for 2009 til Midttrafik, samt indsende forslag til projekter til Midttrafiks projektkatalog over større planlægningsprojekter for K2009.

Forretningsudvalget drøfter sagen på møde den 13. maj 2008 med administrationens indstilling om, at der arbejdes videre i samarbejde med Midttrafik med forslag til besparelser og effektiviseringer i det regionale rutenet på baggrund af de af administrationen opstillede principper og kriterier samt tidsplan. Der lægges op til, at sagen behandles igen i Forretningsudvalget og Regionsrådet i juni 2008.

Der vedlægges notat om et moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet – formål, principper og kriterier.

Bilag:

- Notat om et moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet (revideret notat, jfr. bilag til dagsordenspunkt 2 ved møde i udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet den 27. februar 2008)

1-31-75-1-07

3. Midttrafiks foreløbige regnskab for 2007

Resumé

Midttrafik har fremlagt et foreløbigt regnskab for 2007 for bestyrelsen den 4. april 2008. Det foreløbige regnskab viser et underskud på 30,6 mio. kr. i forhold til budget. Underskuddet berører også den regionale kollektive trafik. Som konsekvens heraf vil forventningen til resultatet for 2008 skulle nedjusteres, og det må forventes, at bestillerbidraget i 2009 vil skulle opjusteres.

Regional Udvikling indstiller,

at Panelet for kollektiv trafik tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Panelet for kollektiv trafik tog orienteringen til efterretning og efterlyser et forenklet notat om Midttrafiks regnskab, når det foreligger.

Sagsfremstilling

Midttrafik har fremlagt et foreløbigt regnskab for 2007 for bestyrelsen den 4. april 2008. Indtægtstallene for de enkelte bestillere er justeret pr. 29. april. Det foreløbige regnskab viser et underskud på 30,6 mio.kr. i forhold til budget. Underskuddet berører også den regionale kollektive trafik.

Der er flere årsager til underskuddet. Vigtigst er, at indtægterne er overvurderet:

- Udgangspunktet for budget 2007 var regnskab 2005.
- Der er i flere tilfælde opgivet fejlagtige indtægtstal fra afgivende myndigheder.
- Endelig slår en landsdækkende tendens til faldende passagertal og indtægter i den kollektive trafik igennem.

Midttrafik har måttet opgive at anvende den særlige indtægtsfordelingsmodel i regnskab 2007. Modellen er behæftet med for mange fejl. Indtægtsfordelingen i det foreløbige regnskab er i stedet baseret på skøn, og Midttrafiks faglige viden. Der har været afholdt møder mellem Midttrafik og bestillerne om principperne i indtægtsfordelingen.

Det forventes, at indtægtsfaldet vil være permanent. Effekten slår ikke fuldt igennem i 2007, hvor mindreindtægterne til dels opvejes af mindreudgifter. Mindreudgifterne består af:

- Dobbeltbudgettering i enkelte tilfælde i det tidligere Århus amt

- Mindreudgifter/bod i forbindelse med Veolias overtagelse af den regionale kørsel i det tidligere Århus Amt og den efterfølgende uregelmæssige kørsel i 1. halvår 2007.

Mindreudgifterne i 2007 er dermed i stort omfang midlertidige.

Midttrafik forventer at fremlægge et endeligt regnskab for 2007 på bestyrelsesmødet den 23. maj 2008.

Konsekvenserne for den regionale kollektive trafik er følgende:

| | |
|--|--------------------|
| Busdrift: | |
| Mindreindtægter | 35,1 mio.kr. |
| Mindreudgifter | -26,0 mio.kr. |
| <i>Resultat regional busdrift</i> | <i>9,1 mio.kr.</i> |
| | |
| Togdrift: | |
| Netto mindreudgifter | -2,9 mio.kr. |
| Trafikselskabet (administration): | |
| Netto mindreudgifter | -0,7 mio.kr. |
| Total merudgift (bus, tog, admin.): | 5,5 mio.kr. |

Det er administrationens opfattelse, at det samlede positive resultat på togdrift skyldes en merudgift/mindreindtægt på drift og en mindreudgift på anlæg som følge af udskydelsen af flere projekter til regnskabsåret 2008. Merforbruget vil dermed reelt være ca. 11 mio. kr. Der er aftalt et møde med Midttrafik til afklaring af dette.

Bus og Tog samarbejdet indgår i det foreløbige regnskab med á conto betalingerne til togoperatørerne. Der forventes en efterregulering af acontobeløbet i 2008, som tager højde for, at acontobeløbet er ansat for lavt.

Resultatet for 2007 skal indarbejdes i det forventede resultat for 2008 og i budget 2009. Den samlede konsekvens er alt andet lige et større underskud i 2008 end budgetteret, og et stigende bestillerbidrag i 2009.

Midttrafik undersøger, om underskuddet eventuelt vil kunne lånefinansieres til afvikling over en årrække.

Bilag:

- Midttrafiks foreløbige regnskab for 2007. Regnskabet blev forelagt Midttrafiks bestyrelse på møde den 4. april 2008.

1-30-129-06

4. Fusion af de to privatbaner, Lemvigbanen og Odderbanen

Resumé

*Lemvigbanen og Odderbanen fusioneres til et fælles selskab "Midtjyske Jernbaner A/S".
Fusionen vil medføre gensidige fordele.*

| |
|---------------------------------------|
| Regional Udvikling indstiller, |
|---------------------------------------|

at Panelet for kollektiv trafik tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Panelet for kollektiv trafik tog orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

En sammenlægning af de to baner Odderbanen og Lemvigbanen har været overvejet siden de to baner pr. 1. januar 2007 fik samme ejer. Tankerne om en sammenlægning af de to baner blev yderligere aktualiseret ved Trafikstyrelsens pålæg til Odderbanen i efteråret 2007 om istandsættelse af infrastrukturen og en opstramning af sikkerhedsledelsen. I den forbindelse kom de to baner fra 1. januar 2008 under fælles ledelse som omfatter 4 nøglemedarbejdere, men banerne blev opretholdt som selvstændige juridiske enheder.

I forbindelse med fusionen vil der blive gennemført en opspaltning i et operatørselskab og et infrastrukturselskab. Denne organisatoriske ændring vil udover styrkelsen af organisationen, muliggøre besparelser på fremtidige infrastrukturarbejder og lette evt. fremtidige udbud.

Fusionen har været behandlet og er godkendt i de to baners bestyrelser, som indstiller fusionen til godkendelse på generalforsamlingerne henholdsvis den 27. maj 2008 for Lemvigbanen og den 28. maj 2008 for Odderbanen. Der afholdes stiftende generalforsamling i det nye selskab "Midtjyske Jernbaner A/S" ligeledes den 28. maj 2008.

Ole Sørensen, Midttrafik vil på mødet orientere om fusionen.

5. Investeringsplan for privatbanerne

Resumé

Regionsrådet vedtog pr. 14. november 2007 en investeringsplan for de to privatbaner som rækker frem til 2020. En række arbejder er planmæssigt sat i værk i 2008. En afledt organisationsændring som følge af fusionen vil betyde, at betingelserne for investeringsplanen ændres væsentligt, idet det nu i højere grad bliver muligt at fratække moms.

Regional Udvikling indstiller,

at Panelet for kollektiv trafik tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Panelet for kollektiv trafik tog orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Regionsrådet vedtog den 14. november 2007 en investeringsplan for de to privatbaner som rækker frem til 2020.

Fase 1 omfatter de uopsættelige investeringer på banerne samt nedlæggelse af overkørsler på Lemvigbanen på i alt 166,6 mio. kr. Fase 2 er en overgangsfase og omfatter udgifter til at holde de nuværende Y-tog kørende frem til letbanens forventede start i 2015.

Tabel 1: Fase 1 som vedtaget – samlede udgifter 2008-2020

| Tidspunkt | Investering | Pris (mio. kr.) |
|--------------|--|-----------------|
| 2008 | Sporfornyelse Odder-Tranbjerg | 119,0 |
| 2008 | Etablering af fjernstyring på Lemvigbanen *) | 3,6 |
| 2008-10 | Nedlæggelse af overkørsler på Lemvigbanen | 5,0 |
| 2008-20 | Fællespulje til mindre investeringer | 39,0 |
| I alt | | 166,6 |

*) Etablering af fjernstyring er efter tidligere beslutning i Regionsrådet fremskyndet til 2007.

Tabel 2: Fase 2 som vedtaget – samlede udgifter 2008-2020

| Tidspunkt | Investering | Pris (mio. kr.) |
|--------------|--|-----------------|
| 2009-12 | Y-togsløsning, anskaffelse af ekstra togsæt | 2,0 |
| 2009 | Y-togsløsning, ekstraordinær vedligeholdelse | 19,4 |
| I alt | | 21,4 |

I forbindelse med fusionen af privatbanerne (jf. dagsordenens punkt 4) har KPMG vurderet det fusionerede selskabs organisation og økonomiske forhold.

Det anbefales at det fusionerede selskab fremover organiseres som et driftsselskab og et infrastrukturselskab. Infrastrukturselskabet er et 100 % ejet datterselskab af driftsselskabet, hvor infrastrukturselskabet ejer og vedligeholder infrastrukturen, mens driftsselskabet ejer materiellet og udfører den egentlige jernbanedrift. I forhold til investeringsplanen vil det have den konsekvens, at privatbanen i modsætning til i dag kan trække moms på infrastrukturarbejder fra i fuldt omfang. Det bemærkes at samtlige udgifter i tabel 1 og 2 er opgivet med fuld momsbetaling.

Nedenstående skema viser status for investeringerne:

Tabel 3: Fase 1 - status maj 2008

| Tidspunkt | Investering | Status |
|-----------|--|---|
| 2008 | Sporfornyelse Odder-Tranbjerg | Der har været afholdt licitation over sporarbejdet. Regionen afventer meddelelse fra Midttrafik om licitationsresultatet og det samlede projektbudget. |
| 2008 | Etablering af fjernstyring på Lemvigbanen *) | Etablering af fjernstyring indgik i Lemvigbanens investeringsplan som vedtaget af Ringkjøbing Amt i 2004. Restbeløbet er overført til den af Regionsrådet vedtagne investeringsplan. Udgiften var ved regionsrådsbeslutning af 14. august 2007 fremskyndet til 2007. Arbejdet kunne imidlertid ikke udføres i 2007 og restbeløbet er overført til 2008. |
| 2008-10 | Nedlæggelse af overkørsler på Lemvigbanen | Arbejdet er igangsat. |
| 2008-20 | Fællespulje til mindre investeringer | Udbetales årligt a' conto til Midttrafik. |

*) Etablering af fjernstyring er efter tidligere beslutning i Regionsrådet fremskyndet til 2007.

Tabel 4: Fase 2 - status maj 2008

| Tidspunkt | Investering | Status |
|-----------|--|--|
| 2009-12 | Y-togsløsning, anskaffelse af ekstra togsæt | Der er anskaffet en mellemvogn fra Vestsjællands lokalbaner og et trevognstogsæt fra Nordjyske Jernbaner til i alt 1,8 mio.kr. |
| 2009 | Y-togsløsning, ekstraordinær vedligeholdelse | Udbetales årligt a' conto til Midttrafik. |

Ole Sørensen, Midttrafik vil på mødet orientere om status for investeringsplanen.

1-30-230-06

6. Status på arbejdet med letbanen

Resumé

Planlægningsarbejdet med at etablere letbane i Århus-området og de omkringliggende kommuner er igangsat i 2007. På mødet vil Letbanesekretariatet/Midtrafik redegøre for letbaneprojektets status og det videre arbejde.

Regional Udvikling indstiller,

at Panelet for kollektiv trafik tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Panelet for kollektiv trafik tog orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Planlægningsarbejdet med at etablere letbane i Århus-området og de omkringliggende kommuner er igangsat i 2007. I første omgang er igangsat etablering af letbanens fase 1 som omfatter sammenkædning af Grenaa- og Odderbanen, samt etablering af ny letbanestrækning ad Randersvej, igennem Skejbyområdet, via Lisbjerg og med sammenkobling til Grenaabanen ved Lystrup. Fase 1 forventes iht. til tidsplanen at være færdig i 2015. De efterfølgende faser omfatter videreudbygning af letbanen til øvrige kommuner.

I overskrifter omfatter arbejdet med fase 1, bl.a.:

VVM-redegørelse (for fase 1)

Trafikmodel

Udvikling af den anlægstekniske del af letbaneprojektet

Udarbejdelse af normsæt for letbanekørsel i Danmark

Fremtidig organisering

Finansiering

Planer for videre etaper til omkringliggende kommuner i Østjylland

Det daglige arbejde med letbaneprojektet varetages af Letbanesekretariatet, der er placeret i Midtrafik.

Organisationen bag etableringen af letbanen er et samarbejde bestående af Midtrafik, Region Midtjylland, Århus, Norddjurs, Syddjurs, Favrskov, Randers, Skanderborg og Odder kommuner og med deltagelse af Trafikstyrelsen.

På mødet vil Ole Sørensen, Midtrafik redegøre for projektets status og det videre arbejde.

7. Orientering om transportministerens besøg den 16. maj 2008

Resumé

Transportminister Carina Christensen har indbudt regionsrådsformanden, de to næstformænd, borgmestrene og trafikudvalget til et debatmøde i Viborg den 16. maj 2008. I forlængelse af mødet vil der blive en besigtigelsestur, hvor udvalgte projekter besøges.

Regional Udvikling indstiller,

at Panelet for kollektiv trafik tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Panelet for kollektiv trafik tog orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Umiddelbart efter Carina Christensens tiltræden som transportminister i efteråret 2007 henvendte regionsrådsformanden sig sammen med kommunekontaktrådets formandskab for at få et møde med ministeren. Hensigten med et møde var at forelægge det fælles indspil fra regionen og kommunerne til Infrastrukturkommissionen med anbefalinger til fremtidige statslige investeringer i infrastruktur i den midtjyske region.

Transportministeren meldte tilbage, at hun i foråret 2008 ville foretage en turné rundt om i landet, og at hun på dette tidspunkt ville mødes med relevante parter.

Transportministeren har herefter indbudt til et møde den 16. maj 2008 i Viborg med en efterfølgende besigtigelsestur. Til mødet er inviteret borgmestrene i Region Midtjyllands kommuner, Regionsrådets formand og næstformænd samt Folketingets Trafikudvalg. Pressen inviteres med på besigtigelsesturen.

Programmet for dagen ser således ud:

1. Kort velkomst ved transportminister Carina Christensen
2. Oplæg fra transportminister Carina Christensen om Infrastrukturkommissionens anbefalinger og de næste skridt
3. Fælles oplæg fra kommunekontaktråd og regionsråd i Region Midtjylland om regionens transportpolitiske udfordringer
4. "Borgmestrenes time" – spørgsmål og kommentarer fra de tilstedeværende borgmestre
5. Frokost
6. Besigtigelsestur af cirka 2½ times varighed i regionen
7. Afrunding

Besigtigelsesturen vil komme til at omfatte besøg ved tre ”projekter”, der alle indgår i de fælles anbefalinger/forudsætninger fra regionen og kommunerne:

- Etablering af motorvejshængsel ved Randers
- E45 – udvidelse til 6 spor (mellem Randers og Kolding)
- Rute 26 – opgradering til højklasset vej/motorvej mellem Århus og Viborg

8. Eventuelt

Der er planlagt et temamøde i Regionsrådet til efteråret om kollektiv trafik. Administrationen undersøger, hvornår dette møde holdes. – Mødet er planlagt til den 20. oktober 2008.

Panelet beder administrationen om evt. at arrangere ekstra møder i panelet efter behov. Det næste planlagte møde er den 21. oktober 2008.

Studietur til Västra Götaland for Udvalget for kollektiv og det regionale rutenet finder sted den 28.-29. august 2008. Nærmere program m.v. udsendes senere.