

ÅRSRAPPORT 2014

Indhold

Ledespåtegning	2
De uafhængige revisorers erklæringer	3
Ledelsesberetning	5
Selskabsoplysninger	5
Hoved- og nøgletal	6
Forord: Danmarks første letbane er godt på vej	9
Aktiviteter og økonomi	10
Aarhus Letbane som brobygger	10
Nye letbanetog med gennemprøvet teknik	12
Vi bygger en letbane for alle	14
Stigende interesse for Letbanen	15
EU støtter Aarhus Letbane	16
Virksomhedsledelse	17
Usikkerheder ved indregning og måling	18
Forventet udvikling	18
Udvidelsesmuligheder	20
Kompetencer og vidensdeling	20
Særlige risici	20
Samfundsansvar	21
Hændelser efter årsregnskabets slutning	24
Bestyrelsens og direktionens ledelseshverv i erhvervsdrivende og offentlige virksomheder	24
Årsregnskab 1. januar – 31. december	26
Anvendt regnskabspraksis	26
Resultatopgørelse	26
Balance	30
Pengestrømsopgørelse	31
Noter	32

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014 for Aarhus Letbane I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D-virksomheder (regnskabsklasse D) og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabs-aflæggelse.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og for selskabets finansielle stilling, væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som virksomheden står overfor.

Årsrapporten indstilles til ordinært interessentskabsmødes godkendelse.

Aarhus, den 24. marts 2015

Direktion:



Claus Renfeld Moshøj

Bestyrelse:



Erik Jespersen
formand



Lars Hansson



Anne-Grethe Foss



Jens Erik Sørensen



Erik Gjesing Elsbørg

De uafhængige revisorers erklæringer

Til kapitalejerne i Aarhus Letbane I/S

Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Aarhus Letbane I/S for perioden 1. januar – 31. december 2014, der omfatter, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter.

Årsregnskabet er udarbejdet efter årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D-virksomheder.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning og god offentlig revisionsskik jf. rigsrevisorloven. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for Aarhus Letbane I/S' udarbejdelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Aarhus Letbane I/S' interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

De uafhængige revisorers erklæringer

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Aarhus Letbane I/S' aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af Aarhus Letbane I/S' aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014 i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

København, den 24. marts 2015

Rigsrevisionen



Lone Strøm
rigsrevisor



Morten Brædstrup-Holm
kontorchef

Aarhus, den 24. marts 2015

Ernst & Young

Godkendt Revisionspartnerselskab



Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Ledelsesberetning

Selskabsoplysninger

Aarhus Letbane I/S
Søren Frichs Vej 38 A, 2. sal
8230 Åbyhøj

Telefon: 40 31 61 91
Hjemmeside: www.letbanen.dk
E-mail: info@aarhusletbane.dk
CVR-nr.: 34 70 47 24
Stiftet: 30. august 2012
Hjemstedskommune: Aarhus
Regnskabsår: 1. januar – 31. december

Bestyrelse

Erik Jespersen (formand)
Lars Hansson (næstformand)
Anne-Grethe Foss
Jens Erik Sørensen
Erik Gjesing Elsborg
Christian Merrild (suppleant)
Lars Vildbrad (suppleant)

Direktion

Claus Rehfeld Moshøj

Revision

Rigsrevisionen
St. Kongensgade 45
1264 København K
Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
Værkmestergade 25
8000 Aarhus C

Ejerforhold

Aarhus Kommune, 47,2 %
Staten, 47,0 %
Region Midtjylland, 5,8 %

Ledelsesberetning

Hoved- og nøgletal

tkr.	2014	2013	2012
Hovedtal			
Resultat af ordinær primær drift	-10.461	-9.306	-5.690
Resultat af finansielle poster	471	-144	-59
Årets resultat	-9.990	-9.450	-5.749
Anlægsaktiver	1.252.531	349.863	113.179
Omsætningsaktiver	361.769	36.005	83.134
Aktiver i alt (balancesum)	1.614.300	385.868	196.313
Egenkapital	803.322	307.811	167.761
Kortfristede gældsforpligtelser	187.717	78.057	28.552
Pengestrøm fra driftsaktiviteten	28.674	19.012	7.915
Pengestrøm til investeringsaktiviteten	-902.667	-229.623	-53.380
Pengestrøm fra finansieringsaktiviteten	1.128.761	200.875	64.029
Pengestrøm i alt	254.768	-9.736	18.564
Nøgletal			
Likviditetsgrad	192,72	46,13	291,00
Soliditetsgrad	49,76	79,77	85,46
Egenkapitalforrentning	-1,80	-3,97	-3,43
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	22	15	1

Nøgletallene er beregnet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger og Nøgletal 2010". Der henvises til definitioner og begreber under anvendt regnskabspraksis.

Ledelsesberetning



Broen over Mindet, september 2014. Støbningen af brodækket til den 30 meter lange og 11 meter brede bro krævede 36 tons jernarmering, 620 tons beton og mere end én kilometer trækør til kabler.

Ledelsesberetning

Facts om Aarhus Letbane

1,7

Antal kvadratkilometer som Letbanens kombinerede kontrol, værksted og depot breder sig over vest for Ringgadebroen.

100

Letbanens hastighed i km/t når strækningen fra Aarhus til Grenaa opgraderes og elektrificeres til letbanebrug.

492

Samlet antal meter på de i alt tre letbanebroer over Egådalen, der udgør det største, enkeltstående byggeri i letbaneprojektet.

7

Så mange spor krydser den nye letbanebro i sporgruppe 400 i Banegraven, der bl.a. bruges til opstilling af tog.

51

Antal standsningssteder på de i alt 110 km letbanestrækning fra Odder i syd til Grenaa i nord.

1

Vindmølle på 3 MW er nok til at drive hele Letbanen med i alt 24 sporvognstog på 110 kilometer elektrificeret letbanespor.

1

Antal mia. kr. som transportpakken blev billigere i løbet af forhandlingerne fra første til fjerde og sidste bud.

6500

Nysgerrige østjyder besøgte letbanens stand, da der var Åbent Hus i september på Aarhus' nye hovedbibliotek, DOKK1.

620

Ton beton brugt til at støbe dækket på den 30 m. lange bro ved Mindet på Aarhus Havn. Broen leder Letbanen ind under DOKK1.

0

Navnet på det nye letbanespor, der bringer Letbanen ind på Aarhus H, Ved siden af ligger spor 1, der også er reserveret Letbanen.

Ledelsesberetning

1. Forord

Danmarks første letbane er godt på vej



I august 2014 blev der støbt betondæk på letbanebroen over Banegraven, der krydser syv spor i sporgruppe 400.

Danmarks første letbane kommer til at køre i Aarhus i 2017. Udvidelsen af den kollektive trafik med en moderne, miljøvenlig og komfortabel letbane på skinner vil være med til at løfte Aarhus fra verdens mindste storby til en metropol i Østjylland.

Aarhus Letbane er også byudvikling. Letbanen skaber en ny form for mobilitet, der vil præge både eksisterende og nye bydele i Aarhusområdet. Således bringer Letbanen bogstaveligt talt nye indbyggere til den planlagte bydel Nye i den nordlige del af Aarhus. Den langsigtede vision er, at Danmarks første letbane med tiden bliver til et omfattende net af letbaner, der kommer til at fungere som Østjyllands S-togsnet.

Første etape af Aarhus Letbane forvandler to eksisterende jernbaner – Odderbanen og Grenaa-banen – til en eldrevet letbane og forbinder banerne med et ekstra og nyt letbanespor i den centrale del af Aarhus, der løber fra Lystrup via Skejby, Randersvej, de bynære havnearealer og til Aarhus Hovedbanegård. Dermed gør Letbanen det hurtigt og let at komme frem og tilbage mellem byer og arbejdspladser i Odder, Aarhus, Syddjurs og Norddjurs Kommuner.

Aarhus Letbane bliver rygraden i områdets kollektive trafik, og skal sammen med busser sikre hyppige afgang og klimavenlig mobilitet i hele Aarhusområdet.

Ledelsesberetning

"Anlægsarbejdet har været i gang siden 2013, men særligt i løbet af 2014 tog anlægsarbejdet fart og blev mere synligt i det aarhusianske bybillede".

Flere af de største, enkeltstående anlæg som broerne over Mindet, Banegraven og Egådalen stod således færdige i 2014. Finansieringen kom på plads med en ekstrabevilling fra stat, kommune og region på 702 mio. kr. Og midt på året blev der indgået kontrakt på transportpakken og dermed valgt leverandører af både de nye letbanetog og den tilhørende infrastruktur som skinner, kørestrøm, signalanlæg og perroner.

Transportpakken har været hovedudbuddet i forbindelse med anlægget af Aarhus Letbane og er en totalentreprisekontrakt, der udover tog og infrastruktur omfatter etablering af et samlet kontrol- og værkstedscenter, det såkaldte CMC.

2. Aktiviteter og økonomi

Årets resultat udviser et underskud på 10,0 mio. kr., hvilket hidrører fra lønninger samt andre driftsomkostninger.

Årets samlede anlægsinvesteringer udgør 902,7 mio. kr., hvilket primært dækker udgifter til projektering, ekspropriationer, forberedende arbejder og forudbetaling på transportpakken.

Årets underskud svarer til det forventede. I årsrapporten for 2013 var forventningen til anlægsinvesteringerne i 2014 på 880 mio. kr. Dette blev senere hævet til 1.050 mio. kr. i halvårsrapporten på baggrund af en foreløbig betalingsplan på transportpakken. De faktiske betalinger til transportpakken har i 2014 ligget betydelig under niveauet i den foreløbige betalingsplan, hvorfor de realiserede investeringer i materielle anlægsaktiver ligger under det forventede.

Egenkapitalen er i 2014 øget fra 307,8 mio. kr. til 803,3 mio. kr. som følge af ordinære indskud fra interessenterne.

3. Aarhus Letbane som brobygger

Arbejdet med at anlægge Aarhus Letbane er fordelt på 20 entrepriser, der igen er opdelt i to arbejds gange. En stor del af anlægsarbejdet udføres i første omgang som såkaldt forberedende arbejder, der efterfølgende gør det muligt for transportpakkens entreprenører at anlægge bl.a. skinner, kørestrøm, signalanlæg og perroner.

I 2014 igangsatte Aarhus Letbane syv entrepriser med forberedende arbejder, hvoraf en stor del bestod i kabelomlægninger og ikke mindst et omfattende og meget synligt brobyggeri.

I det nordlige Aarhus blev anlægsarbejderne for de kombinerede letbane- og cykelbroer, der krydser Egådalen, Djurslandmotorvejen og Klokhøjen afsluttet med undtagelse af jordarbejder fra Gl. Søftenvej til Randersvej.

Entreprisen forløb godt. Broerne over Egådalen, Djurslandsmotorvejen og Klokhøjen, der med en samlet længde på 492 meter er det største, enkeltstående byggeri i letbaneprojektet, blev alle afsluttet planmæssigt.

Ledelsesberetning

"I banegraven blev den nye letbanebro støbt færdig i august. Støbningen af den 125 meter lange letbanebro, der hæver sig i et spektakulært S hen over syv jernbanespor i sporgruppe 400 vest for Ringgadebroen, forløb planmæssigt".

På Østlig Plads ved Aarhus H blev det østlige spor til Grenaabanan afsluttet inden september som aftalt med Banedanmarks Samlingsprojekt. Imidlertid viste der sig et behov for betydelige arbejder mellem broen over Spanien og Mindet, der ikke var indeholdt i entreprisen – bl.a. måtte en stor del af det nylagte spor tages op og efterfølgende reetableres. Da tidsplanen for arbejdet samtidig var kritisk, måtte Aarhus Letbane forcere arbejdets fremdrift for at sikre den aftalte genåbning af Grenaabanan 17. oktober, hvilket lykkedes.



Trods udfordringer som oversvømmelse og en rusten mortérgranat lykkedes det at færdiggøre broen over Mindet til tiden.

Ved broen over Mindet på Aarhus Havn var det ligeledes nødvendigt at fremskynde arbejdet for at sikre genåbningen af Grenaabanan. Broen blev støbt som planlagt, selv om særligt arbejderne under det nye hovedbibliotek, Urban Media Space, viste sig at være vanskeligere end forventet. Også her lykkedes det dog at afslutte arbejdet til tiden, så Grenaabanan kunne genåbne som aftalt.

På strækningen frem til Østbanetorvet blev der ændret og udbygget signal og sikringsanlæg. De arbejder på strækningen, der skulle stå klar i 2014, blev leveret rettidigt, og planlægningen af de signalændringer, der skal udføres for Banedanmark i 2016 er igangsat.

Ledelsesberetning

Længere nordpå på strækningen fra Randersvej til Lystrup blev jordarbejde og anlæg af tre mindre broer afsluttet. Også her forløb arbejdet efter tidsplanen.

Endelig blev der i 2014 igangsat tidskritiske arbejder, der omfatter henholdsvis flytning og omlægning af eksisterende kabler i banegraven og på Østre Plads.

4. Nye letbanetog med gennemprøvet teknik

Efter mere end ét års forhandlinger med tre forskellige leverandører indgik Aarhus Letbane 30. juli 2014 kontrakt på levering af 24 nye letbanetog samt den tilhørende infrastruktur i form af skinner, kørestrøm, signalanlæg og perroner mm.

Kontrakten på det, der under ét benævnes transportpakken, har været den største post i forbindelse med anlægget af Aarhus Letbane. Kontrakten er en totalentreprisekontrakt, der udover tog og infrastruktur omfatter etablering af et samlet kontrol- og værkstedscenter, det såkaldte CMC.

Kontraktforhandlingerne var fordelt over fire budrunder. Processen med flere budrunder skulle sikre, at Aarhus Letbane fik en transportpakke med den bedst mulige kvalitet og samtidig fik forhandlet prisen ned til den reelle markedsværdi.

Begge dele lykkedes: I løbet af de fire budrunder fik Aarhus Letbane forhandlet kontraktsummen ned med i alt 900 mio. kroner, og med introduktionen af et sparekatalog sidst i forhandlingsløbet, lykkedes det at reducere kontraktsummen med yderligere 100 mio. kroner i den afsluttende forhandlingsrunde.

“Set over den samlede forhandlingsperiode, fik Aarhus Letbane således forhandlet sig frem til en endelig pris på transportpakken, der lå én mia. kroner under det første bud”.

Transportpakken skal leveres af ASAL-konsortiet, der består af den schweizisk-tyske togleverandør Stadler samt de italienske firmaer Ansaldo STS og GCF, der leverer den tilhørende infrastruktur.

Bekendtgørelsen om den indgåede kontrakt mellem Aarhus Letbane og ASAL-konsortiet bestående af Ansaldo STS SPA, Stadler Pankow GmbH, Stadler Altenrhein AG og Generale Costruzioni Ferroviarie SPA, blev offentliggjort i Supplement til EU-Tidende. Da fristen på 45 dage for at klage over udbuddet udløb den 17. oktober 2014, havde Aarhus Letbane ikke modtaget klager.

Kontrakten omfatter både design, planlægning og etablering af anlæg. Desuden indeholder kontrakten indkøb af letbanetog samt vedligehold af letbanetogene i en 6-årig periode.

Kontraktbetingelserne bygger på de danske standardvilkår ABT 93 (Almindelige Betingelser for Totalentreprise) tilpasset med Aarhus Letbane I/S' tilføjelser og ændringer. Dermed er kontrakten baseret på dansk tradition og retspraksis.

Ledelsesberetning

Leverandøren af transportpakken skal anlægge:

- Alt påkrævet jernbane- og letbaneinfrastruktur, inklusive skinner og kørestrømsanlæg, herunder transformerstationer og master til kørestrøm
- Supervisory Control and Data Acquisition (SCADA)
- Automatic Vehicle Location System (AVLS)
- Telekommunikation
- Grænseflader til trafiksignaler
- Signalsystem
- Passenger Information System
- Kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC), inkl. depot og kontrolcenter samt vedligeholdelsesfaciliteter

Tog og kontrolcenter indkøbes på vegne af Aarhus Letbane Drift I/S i overensstemmelse med anlægslovens § 4, stk. 2. Aarhus Letbane Drift I/S har valgt en dobbeltflåde på i alt 24 letbanetog fordelt på 12 sporvogne (Trams) og 12 sporvognstog (Tram-Trains).

Forskellen på de to togtyper består hovedsageligt i, at sporvognene har en topfart på 80 km/t, mens de lidt kraftigere sporvognstog byder på bedre komfort og kan køre op til 100 km/t. Sporvognstogene skal især betjene de længere strækninger på nærbanerne til Odder og Grenaa, hvor de bl.a. kan udnytte hastighedsopgraderingen til 100 km/t på Grenaabanen.

Begge togtyper har en kapacitet på ca. 250 passagerer.

Letbanetog med europæisk track-record



Stadler Variobahn i Bergen, Norge. Samme type tog, som der kommer til at køre i Aarhus i 2017.

Med valget af Stadler som togleverandør får Aarhus Letbane nye letbanetog, der på samme tid er moderne og baseret på gennemprøvet teknik.

Ledelsesberetning

De sporvognstog af typen Stadler Tango, der hovedsageligt skal betjene den eksisterende nærbane, kører allerede i flere europæiske byer, blandt andet franske Lyon. De lidt mindre sporvogne af typen Variobahn, der især skal betjene de centrale strækninger af Aarhus Letbane, kører bl.a. i den engelske by Croydon og på Bybanen i norske Bergen. Her fungerer de så tilfredsstillende, at Bybanen blev kåret til verdens bedste letbane i 2011.

Med sin placering ved havet, høje luftfugtighed og mange regnvejrsgange kan Bergen sammenlignes med Aarhus. For anlægsselskabet har det da også været afgørende at vælge letbanetog med kendt og gennemprøvet teknik, så man bedst muligt sikrer, at Østjylland får et velfungerende letbanesystem.

Leverandøren af Letbanens infrastruktur, italienske STS, kommer også til Østjylland med veldokumenterede resultater, ikke blot i Europa, men også i Danmark: Her er Ansaldo STS leverandør til Cityringen i København og Metroen, der blev kåret som verdens bedste Metro i både 2008 og 2010.

5. Vi bygger en letbane for alle

Aarhus Letbane er for alle. Hvad enten du er barn eller voksen, lille eller stor eller måske har et handicap, skal Letbanen være nem, hurtig og komfortabel at køre med.

Sådan lyder målsætningen for Aarhus Letbane, der i 2014 for alvor tog fat på arbejdet med at designe og indrette letbanetog og perroner med den bedst mulige tilgængelighed for alle passagerer.

I første omgang arbejder Letbanens advisory board med deltagelse af blandt andet stadsarkitekten for Aarhus, Midttrafik og handicaporganisationer med indretning af letbanetogene. Derefter fortsætter arbejdet med design og udformning af letbanens standsningssteder.

En stor del af dette arbejde udføres sammen med Letbanens advisory board for tilgængelighed, der består af repræsentanter fra både Handicaprådet og Ældrerådet i Aarhus Kommune.



De erfaringer som letbanens advisory board for tilgængelighed fik i Bergen, bliver brugt i designet af letbanens nye tog.

Ledelsesberetning

En af advisory boardets første opgaver i 2014 var en studietur til Bybanen i Bergen, hvor det lokale letbaneselskab delte deres erfaringer med tilgængelighed i en moderne letbane. Studieturen gav også Letbanens advisory board lejlighed til selv at prøve den samme type letbanetog, som der kommer til at køre i Aarhus. Erfaringerne og oplevelserne fra studieturen til Bergen har efterfølgende spillet en stor rolle i advisory boardets arbejde med tilgængelighed.

“Med valget af Stadler som togleverandør ligger det grundlæggende design som togenes længde, bredde og placering af døre fast, men Letbanens advisory board har indflydelse på et væld af vigtige detaljer i indretningen af letbanetogene”.

Det gælder for eksempel placering af stopknapper, håndtag og indretning af fleksrum til bl.a. kørestole og barnevogne, lige som der arbejdes med udformning af sæder, kontraster, overflader, akustiske signaler og diverse piktogrammer.

Samarbejdet med Handicaprådet og Ældrerådet giver Aarhus Letbane værdifulde input til indretningen, der ikke blot vil komme ældre og handicappede til gode, men forbedre tilgængeligheden og brugeroplevelsen for alle passagerer i Letbanen.

Aarhus Letbane er også i løbende dialog med Cyklistforbundet. Her er målet at identificere og så vidt muligt imødekomme Cyklistforbundets ønsker til f.eks. cykelmedtagning og attraktive cykelparkeringsforhold ved standsningsstederne for en af Letbanens store passagergrupper.

Arbejdet med tilgængelighed i letbanetogene og på standsningsstederne forventes afsluttet i løbet af sommeren 2015.

6. Stigende interesse for Letbanen

Arbejdet med at anlægge Aarhus Letbane blev i stigende grad synligt i det aarhusianske gadebillede i 2014. Aktiviteten kastede flere nyheder af sig og øgede omverdenens interesse for Danmarks første letbane.

Aarhus Letbane imødekommer interessen på flere måder. I løbet af 2014 afholdt Aarhus Letbane præsentationer og borgermøder for bl.a. Elev borgerforening, ingeniørforeningen IDA, Aarhus Sporveje, Skanderborg Kommune, Lisbjerg borgerforening, Aarhus Metal, Navitas, Politiken-læsere, Herning Kommune, Elektroteknisk Forening og Byens Ejendomme m.fl.

Hjemmesiden letbanen.dk opdateres løbende med nyheder og information om anlægsarbejdet, lige som Letbanen kom på Instagram i 2014. At interessen er voksende understreges af, at letbanens elektroniske nyhedsbrev, der udsendes fire gange om året, sidst på året nåede ud til knapt 1.700 modtagere med en rekordhøj åbningsrate på 65 procent.

Ledelsesberetning



Mere end 10.000 aarhusianere kom forbi Aarhus Letbanes stand ved to Åbent Hus arrangementer i Urban Media Space.

Samme tendens karakteriserede de to gange i løbet af 2014, hvor Aarhus Letbane deltog i Åbent Hus arrangementer på Urban Media Space-byggeriet på havnen. Ved arrangementet i maj kiggede godt 4.000 aarhusianere inden for i det kommende hovedbibliotek i Åbent Hus-weekenden, mens næsten 6.500 besøgte den næsten færdige Urban Media Space i september. Begge weekender var Aarhus Letbanes stand blandt de mest besøgte, og både spørgelysten, opbakningen og ikke mindst forventningens glæde var stor blandt publikum.

Når Letbanen kører i 2017, bliver et af de 51 standsningssteder lige under hovedtrappen til det nye hovedbibliotek.

Interessen for Aarhus Letbane forventes at stige yderligere i 2015, hvor anlægsarbejdet bevæger sig ud på nogle af Aarhus' mest befærdede veje som Nørrebrogade, Randersvej og Brendstrupgaardsvej ved erhvervsområdet og Universitetshospitalet i Skejby.

7. EU støtter Aarhus Letbane

EU's miljøprogram ELENA har bevilget 14,2 mio. kr. over tre år til Aarhus Letbanes projekt RE:AL (Rethink Energy at Aarhus Lightrail). RE:AL programmet har til formål at støtte tiltag, der kan forbedre den tekniske integration af eksisterende baner til letbaner og gøre letbanesystemer og tilhørende strømforsyning mere energieffektiv.

Støtten gives til et bæredygtighedsprojekt under Aarhus Letbane og forløber i to spor:

- Forberedelse af den tekniske integration af jernbane-letbane, herunder elektrificering og godstransport
- Studier og integration af innovative løsninger for energieffektivitet og strømforsyning

Ledelsesberetning

Med støtten fra ELENA har Aarhus Letbane mulighed for at ansætte projektmedarbejdere eller indgå aftale med rådgivere om at arbejde specifikt med at sikre eller fremme bæredygtige løsninger.

Forvandlingen af en eksisterende jernbane til en eldreven letbane, hvor der også skal kunne køre godstog, er en kompleks opgave. Til gengæld vil erfaringerne fra projektet kunne bruges andre steder i Europa, hvor man ønsker at erstatte dieseldrevne jernbaner med elektriske og mere miljøvenlige tog.

Et andet konkret projekt i RE:AL programmet handler om at udvikle et sikkerhedsreglement for Danmarks første letbane og indgå infrastrukturforvaltningsaftaler med de nuværende forvaltere af Grenaa-banen (Banedanmark) og Odderbanen (Midtjyske Jernbaner).

Der vil også blive gennemført et projekt, der skal undersøge mulighederne for at isolere signalanlæggene på Aarhus Hovedbanegård fra kørestrømmen til de nye, eldreven letbanetog – såkaldt immunisering.

RE:AL-projektet skal også undersøge mulighederne for at tilpasse perronforkanterne på Grenaa-banens stationer til de nye letbanetog for at sikre bedst mulig tilgængelighed til letbanen.

Endelig vil der blive gennemført et projekt, hvor mulighederne for yderligere at fremme bæredygtige tiltag i Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter i Banegraven undersøges.

RE:AL projektet løber frem til juli 2016. Pr. 31/12 2014 er der modtaget forudbetaling på 5,7 mio. kr. fra ELENA. Beløbet er ført som en periodeafgrænsningspost under passiverne.

8. Virksomhedsledelse

Organisation

Anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S er ejet af Aarhus Kommune (47,2 pct.), staten (47 pct.) og Region Midtjylland (5,8 pct.). Anlægsselskabets bestyrelse udgør den øverste ledelse og har ansvaret for, at Aarhus Letbane I/S opfylder de formål, som lovgivningen foreskriver.

Bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S består af 5 medlemmer, der udpeges af de tre ejere - Aarhus Kommune, staten ved transportministeren og Region Midtjylland - samt trafikskabet Midttrafik.

I 2014 blev der afholdt 11 bestyrelsesmøder og 4 interessentskabsmøder.

Anlægsselskabets direktion består af direktør Claus Rehfeld Moshøj.

Ved udgangen af 2014 var der ansat 22 medarbejdere i Aarhus Letbane I/S mod 20 medarbejdere i 2013. Hovedparten af medarbejderne fungerer som projektledere for de enkelte anlægsentrepriser. Derudover er der medarbejdere med ansvar for transportsystemer som tog og signalanlæg, arealrettigheder, økonomi, jura, stabsfunktioner og kommunikation. Endelig er der løbende beskæftiget tre ingeniørstuderende, der er ansat i praktik i 5 måneder ad gangen.

Ledelsesberetning

Intern kontrol og risikostyring

"Århus Letbane udarbejder hver måned en økonomisk rapport, som sammenholder de realiserede omkostninger med budgettet. De månedlige rapporter indeholder også prognoser for projektets totaløkonomi samt risikooanalyse og sendes løbende til direktion og bestyrelse".

ASAL-konsortiet, som leverer transportpakken (skinner, kørestrøm, letbanetog, værksted og kontrolcenter m.m.), sender ligeledes månedlige rapporter til Aarhus Letbane I/S med analyser af fremdrift, budget og risici. Endvidere rapporteres der på forhold som sikkerhed og overholdelse af sociale klausuler.

9. Usikkerheder ved indregning og måling

Der har i 2014 været uklarhed omkring anvendelse af relevant indeks til beregning af indskud. Det fremgår af lov om Aarhus Letbane § 1, stk. 2, at prisregulering skal ske efter statens anlægsindeks, der umiddelbart kan opfyldes på to beregningsmåder. Transportministeriet har i 2014 præciseret, at indekset er forudsætningsindekset for anlæg på finansloven, hvilket de øvrige interessenter har taget til efterretning.

Aarhus Letbane Drift I/S' bestyrelse tiltrådte 7. oktober 2014 principperne for omkostningsfordeling mellem anlægs- og driftsselskabet – en beslutning som de tre interessenter har erklæret sig enige i. Fordelingsnøglerne er dermed afklaret med det forbehold, at i tilfælde af et mindre forbrug på Transportpakken eller ændret opgavefordeling, forbeholder interessenterne sig retten til - på baggrund af en rimelighedsvurdering - at genoptage drøftelsen om omkostningsfordelingen.

Under andre tilgodehavender (note3) indgår 26,5 mio. kr. vedrørende Aarhus Kommunes dækning af meromkostninger ved nedtagning og genetablering i 2014 af Grenaabanen under Urban Media Space (DOKK1) på Aarhus Havn, for at undgå gener for hele Urban Media Space projektet ved at skulle afvente Grenaabanens planlagte ombygning i 2016. Meromkostningerne for Aarhus Kommune ved en genetablering blev af Aarhus Letbane opgjort til 22 mio. kr. med en usikkerhed på +/- 50 procent. Urban Media Space har ligeledes annonceret en meromkostning.

Den 21. august 2013 bekræftede Aarhus Kommune over for Aarhus Letbane, at meromkostningerne for Aarhus Letbane og Urban Media Space opgøres separat og fordeles i Aarhus Kommune. Aarhus Kommune har bekræftet mellemværendet med Aarhus Letbane på 26,5 mio. kr. pr. 31/12 2014. På et møde den 20. marts 2015 har Aarhus Kommune imidlertid tilkendegivet, at de ønsker en juridisk vurdering af aftalegrundlaget og mellemværendet. Det er ledelsens vurdering, at der foreligger et aftalegrundlag, og at mellemværendet er korrekt opgjort, hvorfor det fulde mellemværende fortsat forventes betalt.

10. Forventet udvikling

Forventningerne til 2015 er et negativt driftsresultat på ca. 12 mio. kr. og samlede anlægsinvesteringer på ca. 500 mio. kr.

Ledelsesberetning



Sidst i august blev brodækket til broen over banegraven støbt. Det krævede 11 mand, otte betonlastbiler og to betonpumper at fordele de 2.160 tons beton til betondækket på den 125 meter lange bro.

Ledelsesberetning

11. Udvidelsesmuligheder

Interessenterne samt Norddjurs, Syddjurs og Odder Kommuner har i henhold til lov om Aarhus Letbane I/S §§ 10 og 11 mulighed for at tilkøbe udvidelser (optioner) til Letbanens etape 1. Omkostningerne til projektering, udbud og anlæg af disse udvidelser betales særskilt af den eller de parter, som har ønsket optionen. Blandt de vigtigste udvidelsesmuligheder i transportudbuddet er disse optioner medtaget:

- Udbygning af Letbanen med spor til Lisbjerg Skole (Aarhus Kommune)
- Overdækning af opstillingsområde for togene (Aarhus Letbane Drift I/S)
- Udbygning af Letbanen med et spor til Grenaa Havn (Norddjurs Kommune)
- Supercykelstien fra Brendstrupgaardsvej til Lisbjerg Bygade (Aarhus Kommune)
- Etablering af to tunneller under letbanetracéet op mod Lisbjerg Erhvervspark (Aarhus Kommune)

Alle ovenstående punkter er vedtaget med undtagelse af et spor til Greena Havn, da Norddjurs Kommune endnu ikke har truffet beslutning herom.

12. Kompetencer og vidensdeling

Aarhus Letbane er et komplekst anlægsprojekt, der både omfatter større traditionelle entreprenørarbejder og en letbaneteknik, som der ganske vist er erfaring med mange steder i Europa, men som er ny i en dansk sammenhæng. Aarhus Letbane I/S har derfor fokuseret på at etablere en organisation med medarbejdere med relevant viden, herunder ingeniør- og anlægserfaring. Derudover har Letbanen sikret sig medarbejdere med viden om og erfaringer med baneteknik.

Aarhus Letbane I/S har i beskedent omfang også innovative aktiviteter i form af RE:AL-projektet, men søger i høj grad at trække på den eksisterende brancheviden fra eksisterende letbanesystemer i Europa.

"Den viden, der opsamles gennem letbaneprojektet, herunder RE:AL-projektet, vil ikke kun få værdi for Aarhus Letbane I/S, men også for Aarhus Letbane Drift I/S og ikke mindst de øvrige danske letbaneprojekter, der er på vej i København, Odense og Aalborg".

13. Særlige risici

Aarhus Letbane bliver den første letbane i Danmark, og erfaringer med anlægsarbejdet skal derfor findes uden for landets grænser.

Letbaner adskiller sig fra en almindelig jernbane ved, at den også kan køre i blandet trafik og dermed dele areal med biler, cyklister og fodgængere.

Ydermere skal en stor del af Aarhus Letbane køre på allerede eksisterende jernbane. I praksis betyder det, at nærbanerne til Odder og Grenaa skal omklassificeres fra jernbane til letbane.

I Danmark er letbaner omfattet af jernbaneloven, og skal derfor sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen. Som myndighed på området arbejder Trafikstyrelsen med udviklingen af mere detaljerede

Ledelsesberetning

retningslinjer for anlæg og drift af letbaner, bl.a. gennem Letbaneforum, hvori også Aarhus Letbane deltager.

“Som Danmarks første letbane skal Aarhus Letbane implementere nye signalsystemer, hvilket er en kompleks opgave uden fortilfælde i Danmark”.

De kommende retningslinjer for Aarhus Letbane forventes at blive baseret på anvendelse af det tyske regelsæt BOStrab med underliggende vejledninger. Godkendelsesprocessen følger EU's sikkerhedsdirektiv og bliver dermed baseret på risikovurderingsmetoder, jf. Trafikstyrelsens vejledninger og bekendtgørelser for letbaner og jernbanevirksomhed.

Ombygningen af vejarealer skal godkendes af vejmyndighederne efter vejlovgivningen.

Grenaa-banen er i Banedanmarks netreddegørelse udlagt som en bane, hvor der kan fremføres godstog. Da den såkaldte fritrumsprofil for et letbanetog er smallere end for et godstog, skal der findes løsninger for både opbygningen af perroner og for kørsel med godstog.

Endelig skal der ske en sikkerhedsgodkendelse af både det fysiske anlæg, letbanetog, de køreregler, der skal anvendes, og den uddannelse, der knytter sig til driften af Aarhus Letbane.

14. Samfundsansvar

Aarhus Letbane I/S har implementeret nedenstående politikker for samfundsansvar.

a) Sociale Klausuler

Aarhus Letbane I/S har etableret en politik for sociale klausuler, hvilket betyder, at der skal anvendes sociale klausuler i væsentlige bygge- og anlægskontrakter (> 10 mio. kr.). I det omfang Aarhus Letbane I/S køber tjenesteydelser, der alene udføres lokalt, vil Aarhus Letbane I/S anvende sociale klausuler. Sociale klausuler vil blive anvendt under hensyntagen til Aarhus Letbane I/S' forpligtelser til at sikre overholdelse af ligebehandlingsprincippet i forbindelse med gennemførelse af udbud. Alle væsentlige entreprisekontrakter indgået i 2014 indeholder sociale klausuler.

Kontrakten vedrørende Transportpakken indeholder dels en anlæggsfase og dels en driftsfase. I anlæggsfasen gælder der sociale klausuler for bl.a. anlægsgøveler, der udføres lokalt (anlæggelse af infrastruktur, bygning af CMC mv.) samt for ansættelser på CMC. Da sociale klausuler for ydelser, der udføres i andre lande er i strid med den europæiske fællesskabsret, er der ikke sociale klausuler på indkøb og produktion af tog (i udlandet) samt produktion af materialer (i udlandet).

I driftsfasen gælder der sociale klausuler, der svarer til de klausuler, der gælder for bygge- og anlægsgøvelerne (de forberedende arbejder), herunder en uddannelsesklausul.

Aarhus Letbane I/S har oprettet en række praktikpladser i bygherreorganisationen. Per januar 2015 er der ansat to praktikanter og én elev.

Praktikanter er ansat i seks måneder ad gangen, inden de fratræder for at fortsætte deres uddannelse. Siden letbaneprojektets opstart, har der været ansat i alt otte praktikanter og flere vil komme til frem mod Letbanens idriftsættelse i 2017.

Ledelsesberetning

b) Overholdelse af menneskerettigheder og internationale konventioner

I selskabets standardkontrakter findes bestemmelser om socialt og etisk ansvar, herunder at leverandørerne og deres underleverandører skal overholde internationale konventioner tiltrådt af Danmark, herunder ILO-konventioner, og respektere grundlæggende menneskerettigheder. Bestemmelserne om overholdelse af menneskerettigheder og internationale konventioner er indeholdt i alle væsentlige kontrakter indgået i 2014, og der er ikke identificeret brud herpå.

c) Antikorruptionspolitik

Aarhus Letbane I/S har implementeret en antikorruptionspolitik, der fastslår principperne for modtagelse af gaver, invitationer og andre fordele for at sikre, at der ikke opstår tvivl om de ansattes saglighed og upartiskhed. Politikken er indeholdt i selskabets personalehåndbog og kommunikeret til medarbejderne på et personalemøde samt via mail. Der er ikke identificeret brud på politikken.

d) Sikkerhedspolitik

Sikkerhedspolitikken fastslår, Aarhus Letbane skal være sikker for kunder, personale og tredje part. Risikoen for fare og skade på personer, materiel og miljø ved anvendelse af eller færdsel og arbejde på eller i nærhed af Aarhus Letbane søges løbende minimeret. Aarhus Letbane efterlever de til enhver tid gældende regler, normer og krav og arbejder systematisk med at sikre overholdelse af sine sikkerhedsmål.

I erkendelse af, at risici ikke kan elimineres fuldstændigt og drift af Aarhus Letbane i værste tilfælde kan medføre risiko for mennesker, miljø og økonomiske værdier, vil Aarhus Letbane:

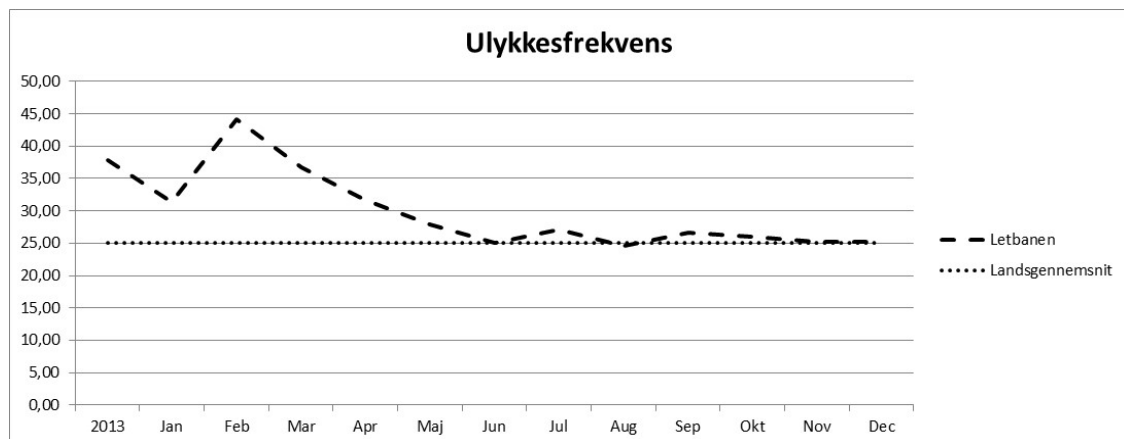
- Løbende arbejde med at oparbejde en stærk sikkerhedskultur, der tænker sikkerhed ind i alle aspekter af Aarhus Letbane
- Identificere alle relevante risici, således at sikkerhedsniveauet for Aarhus Letbane som minimum svarer til niveauet for sammenlignelige letbaner i Europa
- Skabe rammerne for at kommunikere åbent og konstruktivt om sikkerhedsforhold til alle relevante parter, herunder Aarhus Letbane Drift I/S, Banedanmark, DSB, Arriva, Aarhus Kommune, Urban Media Space Aarhus og den kommende operatør af Letbanen
- Sikre en proces som skaber rammer for at kommunikere åbent og konstruktivt om sikkerhedsforhold til alle relevante parter, herunder kommende infrastrukturforvalter og operatør
- Anvende risikovurderinger ved gennemførelse af hele projektet for at sikre, at sikkerhedskonsekvenserne er kendte og at der er taget aktivt stilling til fjernelse eller minimering af disse konsekvenser
- Sikre at relevant lovgivning, normer, regler mv. er implementeret, og at det til enhver tid kan dokumenteres at disse efterleves
- Sikre at identificerede risici for en kommende infrastrukturforvalter og operatør overdrages til selskaberne for opbygning af deres sikkerhedsledelsessystemer

Aarhus Letbane I/S ønsker at skabe sunde og sikre arbejdspladser i samarbejde med de valgte entreprenører. Som en konsekvens har Aarhus Letbane I/S i 2013 defineret en Arbejdsmiljø & Sikkerhedspolitik for projektgennemførelsen, der sikrer at arbejdsmiljø og sikkerhedsaspekter dækkes i alle faser af projektet fra udvikling til gennemførelse. Der er samtidig indarbejdet ambitiøse mål for

Ledelsesberetning

at nedbringe frekvensen af ulykker i kontrakterne med entreprenørerne, ligesom der er etableret en plan for tværgående læring og åben dialog på tværs af hele projektorganisationen.

Hver måned føres der statistik over antallet af arbejdsulykker. Ulykkesfrekvensen lå i 2. halvår af 2014 omkring landsgennemsnittet, mens den i 1. halvår lå højere (se tabel).



Frekvens af arbejdsulykker = antal ulykker, som medførte sygefravær pr. 1 mio. arbejdstimer

Til trods for, at arbejdet med at anlægge Danmarks første letbane i sagens natur omfatter håndtering af stort og tungt materiel, har der ikke været alvorlige arbejdsulykker i forbindelse med byggeriet af Aarhus Letbane. Ulykker har primært haft karakter af klemte fingre eller personer som er trådt forkert. Længste fravær som følge af en arbejdsulykke har været fem dage.

e) Klima- og miljøpolitik

Letbaneprojektets virkning på miljøet er blevet undersøgt og vurderet i en VVM-redegørelse. Derefter modtog Aarhus Letbane I/S 6. december 2012 VVM-tilladelse fra Aarhus Kommune til at anlægge Aarhus Letbane. Generelt bemærkes det, at Letbanen er den mest miljøvenlige form for transport sammenlignet med nærbaner, bus og bil.

I kontrakterne med entreprenørerne på anlægsarbejderne indarbejder Aarhus Letbane I/S krav til mindskelse af støjgener, ligesom der er bestemmelser om begrænsning af vibrationsgener, støvgener og forurening m.m.

Aarhus Letbane søger i videst muligt omfang at indarbejde såkaldte "Life Cycle Cost" beregninger på det rullende materiel, herunder elforbrug med henblik på at sikre en miljørigtig løsning. Endvidere arbejdes der i EU projektet RE:AL med innovative løsninger for energieffektivitet.

Letbanens arkitektoniske udtryk og påvirkning af lokalområdet koordineres løbende med stadsarkitekten hos Aarhus Kommune. Endvidere koordineres tilgrænsende planlægning og byudvikling med kommunen.

f) Kvinder i ledelsen

Interessenterne i Aarhus Letbane I/S har sammensat bestyrelsen med kompetencer målrettet opgaven omkring etablering af letbanen. Det underrepræsenterede køn udgør 20 procent af bestyrelsen, mens det på øvrige ledelsesniveauer udgør 22 procent.

Det tilstræbes at øge andelen af det underrepræsenterede køn til 40 procent.

Ledelsesberetning

15. Hændelser efter årsregnskabets afslutning

Folketinget har den 5. februar 2015 vedtaget lov om ændring af lov om Aarhus Letbane, som betyder at Staten udtræder af Aarhus Letbane I/S. Statens udtræden vil ske pr. 1. april 2015, og betyder at den statslige finansiering af Aarhus Letbane ændres fra indskud til tilskud. Aarhus Letbane I/S vil herefter alene være ejet af Aarhus Kommune (87,7 pct.) og Region Midtjylland (12,3 pct.). I forbindelse med ændringslovens vedtagelse er rammerne for ekstrabevillingen på 702 mio. kr. til Aarhus Letbane endeligt afklaret.

16. Bestyrelsens og direktionens ledelseshverv i erhvervsdrivende og offentlige virksomheder

Aarhus Letbane I/S' bestyrelse og direktion beklæder følgende ledelseshverv i andre erhvervsdrivende virksomheder:

Erik Jespersen, formand bestyrelse

- ▀ Direktør, Teknik & Miljø, Aarhus Kommune
- ▀ Bestyrelsesformand, Biomassefyret Kraftvarmeværk A/S
- ▀ Bestyrelsesmedlem, CLEAN

Lars Hansson, næstformand bestyrelse

- ▀ Bestyrelsesformand, Dansk Talent Akademi, Holstebro

Anne-Grethe Foss, bestyrelsesmedlem

- ▀ Viceadministrerende Direktør, Metroselskabet I/S
- ▀ Bestyrelsesmedlem, Ørestad Gymnasium

Jens Erik Sørensen, bestyrelsesmedlem

- ▀ Administrerende direktør, Midttrafik
- ▀ Bestyrelsesmedlem, FlexDanmark
- ▀ Bestyrelsesmedlem, Rejsekort A/S
- ▀ Bestyrelsessuppleant, Rejseplan A/S

Erik Gjesing Elsborg, bestyrelsesmedlem

Christian Merrild, bestyrelsessuppleant

- ▀ Bestyrelsesformand, Monjasa Holding A/S
- ▀ Bestyrelsesformand, Monjasa A/S
- ▀ Bestyrelsesformand, Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart

Ledelsesberetning

Lars Vildbrad, bestyrelsessuppleant

- ▀ Udviklingsdirektør, Regional Udvikling i Region Midtjylland
- ▀ Bestyrelsesmedlem, Dansk Byplanlaboratorium

Claus Rehfeld Moshøj, administrerende direktør

- ▀ Bestyrelsesmedlem, Interesseorganisationen Banebranchen

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for Aarhus Letbane I/S for 2014 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D-virksomheder.

Regnskabspraksis er uændret i forhold til tidligere år.

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen som en finansiel post.

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens opståen eller indregning i seneste årsregnskab indregnes i resultatopgørelsen under finansielle indtægter og omkostninger.

Resultatopgørelse

Andre driftsomkostninger

Andre driftsomkostninger omfatter omkostninger til administration, lokaler, konsulenthonorar m.v.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter løn og gager, inkl. feriepenge og pensioner, samt andre omkostninger til social sikring af selskabets medarbejdere. I personaleomkostninger er fratrukket modtaget godtgørelse fra offentlige myndigheder.

Finansielle indtægter og omkostninger

Finansielle indtægter og omkostninger indeholder renter, kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer, gæld og transaktioner i fremmed valuta, amortisering af finansielle aktiver og forpligtelser.

Balance

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver under udførelse indregnes til kostpris. Der afskrives ikke før ibrugtagning.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte og indirekte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug, herunder finansieringsomkostninger.

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Værdiforringelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af materielle anlægsaktiver vurderes årligt for indikationer på værdiforringelse, ud over det som udtrykkes ved afskrivning.

Foreligger der indikationer på værdiforringelse, foretages nedskrivningstest af hvert enkelt aktiv henholdsvis gruppe af aktiver. Der foretages nedskrivning til genindvindingsværdien, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi. Som genindvindingsværdi anvendes den højeste værdi af nettosalgspris og kapitalværdi. Kapitalværdien opgøres som nutidsværdien af de forventede nettoindtægter fra anvendelsen af aktivet eller aktivgruppen.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til nominel værdi. Der hensættes til imødegåelse af forventede tab efter en individuel vurdering af tilgodehavender.

Gældsforpligtelser

Gæld måles og indregnes ved første indregning i balancen til kostpris svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til nominel værdi.

Øvrige gældsforpligtelser måles til nettorealiseringsværdi.

Offentlige tilskud

Offentlige tilskud indregnes i resultatopgørelsen efter periodiseringsprincippet dvs. samtidig med afholdelse af de omkostninger eller anlægsinvesteringer, de helt eller delvist vedrører. Offentlige tilskud der vedrører fremtidige driftsomkostninger eller anlægsinvesteringer indregnes i balancen som periodiserede offentlige tilskud under forpligtelser og indtægtsføres efterfølgende i takt med afholdelse af driftsomkostningerne og med at anlægsinvesteringerne afskrives.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter, indregnet under kortfristede gældsforpligtelser, omfatter modtagne tilskud til materielle anlægsaktiver under udførelse.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser selskabets pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året, årets forskydning i likvider og selskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrøm fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som årets resultat reguleret for ikke-kontante driftsposter samt ændring i driftskapital.

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Pengestrøm fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter betaling i forbindelse med køb og salg af virksomheder og aktiviteter samt køb og salg af immaterielle, materielle og finansielle anlægsaktiver.

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af selskabets aktiekapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse af lån, afdrag på rentebærende gæld og betaling af udbytte til selskabsdeltagere.

Likvider

Likvider omfatter likvide beholdninger.

Nøgletal

Nøgletal er beregnet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger og Nøgletal 2010".

De i hoved- og nøgletaloversigten anførte nøgletal er beregnet således:

$$\text{Likviditetsgrad:} \quad \frac{\text{Omsætningsaktiver} \times 100}{\text{Kortfristet gæld}}$$

$$\text{Soliditetsgrad:} \quad \frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Passiver i alt, ultimo}}$$

$$\text{Egenkapitalforrentning:} \quad \frac{\text{Ordinært resultat efter skat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$$

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Resultatopgørelse

tkr.	Note	2014	2013
Personaleomkostninger	1	-7.267	-4.904
Andre driftsomkostninger		-3.194	-4.402
Resultat af primær drift		-10.461	-9.306
Finansielle indtægter		477	34
Finansielle omkostninger		-6	-178
Årets resultat		-9.990	-9.450
Forslag til resultatdisponering			
Foreslået udbytte		0	0
Overført resultat		-9.990	-9.450
		-9.990	-9.450

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Balance

tkr.	Note	2014	2013
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	2	1.252.531	349.863
Anlægsaktiver i alt		<u>1.252.531</u>	<u>349.863</u>
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender			
Andre tilgodehavender	3	98.173	27.177
		<u>98.173</u>	<u>27.177</u>
Likvide beholdninger		<u>263.596</u>	<u>8.828</u>
Omsætningsaktiver i alt		<u>361.769</u>	<u>36.005</u>
AKTIVER I ALT		<u>1.614.300</u>	<u>385.868</u>
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital	4	803.322	307.811
Egenkapital i alt		<u>803.322</u>	<u>307.811</u>
Gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser			
Tilskud fra Staten til dækning af statens andel af merudgiften samt andel af forudbetaling ved indgåelse af kontrakt med det vindende konsortium		139.600	0
Forudbetaling fra Aarhus Letbane Drift I/S		483.661	0
Langfristede gældsforpligtelser i alt		<u>623.261</u>	<u>0</u>
Kortfristede gældsforpligtelser			
Leverandører af varer og tjenesteydelser		175.225	59.434
Anden gæld		6.798	12.929
Periodiseret offentligt tilskud	5	5.694	5.694
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		<u>187.717</u>	<u>78.057</u>
Gældsforpligtelser i alt		<u>810.978</u>	<u>78.057</u>
PASSIVER I ALT		<u>1.614.300</u>	<u>385.868</u>
Honorar til interessentskabsvalgt revisor og Rigsrevision	6		
Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.	7		
Nærtstående parter	8		

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Pengestrømsopgørelse

tkr.	Note	2014	2013
Resultat af primær drift		-10.461	-9.306
Pengestrøm fra primær drift før ændring i driftskapital		-10.461	-9.306
Ændring i driftskapital	9	38.664	28.462
Pengestrøm fra primær drift		28.203	19.156
Renteomkostninger		-6	-178
Renteindtægter		477	34
Pengestrøm fra driftsaktivitet		28.674	19.012
Køb af materielle anlægsaktiver og forudbetalinger		-902.667	-229.623
Pengestrøm til investeringsaktivitet		-902.667	-229.623
Kapitalindsud fra interessenter		505.500	200.875
Tilskud fra Staten til dækning af statens andel af merudgiften samt andel af forudbetaling ved indgåelse af kontrakt med det vindende konsortium		139.600	0
Forudbetaling fra Aarhus Letbane Drift I/S		483.661	0
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet		1.128.761	200.875
Årets pengestrøm		254.768	-9.736
Likvider, primo		8.828	18.564
Likvider, ultimo		263.596	8.828

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Noter

1 Personaleomkostninger

tkr.	2014	2013
Gager og lønninger	20.128	12.428
Pensioner	2.743	1.917
Andre omkostninger til social sikring	198	105
	<u>23.069</u>	<u>14.450</u>
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	<u>22</u>	<u>15</u>

Heraf er 7.267 tkr. ført i resultatopgørelsen, mens 15.802 tkr. er aktiveret.

I personaleomkostninger indgår gager til direktionen med 1.855 tkr. og pensioner med 355 tkr. samt periodiseret åremålsansættelsesbonus med 600 tkr.

2 Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger

tkr.	2014	2013
Kostpris 1. januar	349.863	113.179
Overført fra andre tilgodehavender	0	7.061
Årets tilgang	<u>902.668</u>	<u>229.623</u>
Materielle anlægsaktiver under udførsel i alt	<u>1.252.531</u>	<u>349.863</u>

3 Andre tilgodehavende

tkr.	2014	2013
Tilgodehavende moms	5.812	15.950
Tilgodehavende Aarhus Universitet vedrørende tunneller Nørrebrogade	938	0
Tilgodehavende Aarhus Kommune vedrørende tilkøb	49.410	11.000
Tilgodehavende hos Aarhus Letbane Drift I/S	41.061	0
Tilgodehavende Arkil	698	0
Øvrige tilgodehavender (primært depositum)	254	227
	<u>98.173</u>	<u>27.177</u>

Jævnfør beskrivelse i ledelsesberetningens afsnit 9 om usikkerheder ved indregning og måling indgår der i tilgodehavendet hos Aarhus Kommune 26,5 mio. kr. vedrørende Urban Media Space.

Aarhus Kommune har bekræftet mellemværendet pr. 31/12 2014, men på et møde den 20. marts 2015 har Aarhus Kommune tilkendegivet, at de ønsker en juridisk vurdering af aftalegrundlaget og mellemværendet. Det er ledelsens vurdering, at der foreligger et aftalegrundlag, og at mellemværendet er korrekt opgjort, hvorfor det fulde mellemværende fortsat forventes betalt.

Årsregnskab 1. januar – 31. december

4 Egenkapital

Det samlede indskud til Aarhus Letbane I/S udgør iht. § 1, stk. 2 i lov om Aarhus Letbane 1.178.000 tkr. angivet med 2009-priser. Hertil kommer en ekstrabevilling på i alt 702.000 tkr. angivet med 2014-priser jf. interessentaftale af 23. juli 2014. Indskuddene pris- og indeksreguleres efter forudsætningsindekset for anlæg på finansloven.

Jævnfør almindelige bemærkninger til loven om Aarhus Letbane I/S, afsnit 2.2, har Staten og Aarhus Kommune i eget regi afholdt henholdsvis 32 mio. kr. og 135 mio. kr. til forberedelse af busbanerne i Aarhus. Disse beløb indgår i opgørelsen af ejerandelene, men er ikke indskudt i selskabet. Egenkapitalspecifikationen nedenfor er reguleret i overensstemmelse hermed.

Egenkapitalen pr. 31. december 2014 kan specificeres således:

tkr.	Staten	Aarhus Kommune	Region Midt- jylland	I alt
Ejerandel	47,00%	47,20%	5,80%	100,00%
Egenkapital 1. januar 2014	131.041	157.399	19.371	307.811
Ordinære indskud i 2014	216.800	251.800	36.900	505.500
Justering til ejerandel	34.415	-25.316	-9.099	0
Overført, jf. resultatdisponering fordelt efter ejerandel	-4.695	-4.715	-579	-9.990
Egenkapital 31. december 2014	377.561	379.168	46.593	803.322

Indskud pr. år fordelt på Staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland:

tkr.	Staten	Aarhus Kommune	Region Midt- jylland	I alt
2012	88.375	73.646	11.489	173.510
2013	61.400	76.900	11.200	149.500
2014	216.800	251.800	36.900	505.500

Årsregnskab 1. januar – 31. december

5	Periodiseret offentligt tilskud		
	tkr.	2014	2013
	Forudbetaling til RE:AL-projektet fra ELENA	5.694	5.694
		<u>5.694</u>	<u>5.694</u>
6	Honorar til interessentskabsvalgt revisor og Rigsrevision		
	tkr.	2014	2013
	Honorar vedrørende lovpligtig revision	350	276
	Erklæringsopgaver med sikkerhed	0	0
	Skatterådgivning	0	0
	Andre ydelser	0	0
	Samlet honorar	<u>350</u>	<u>276</u>

7 Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende de forberedende arbejder og transportpakken har en samlet restværdi på 1.784 mio. kr. (2014 priser).

Aarhus Letbane I/S er blevet stævnet i 5 sager om størrelsen af erstatningerne for eksproprierede arealer. Sagerne bliver sambehandlet, og den samlede stævning udgør 5,9 mio. kr.

8 Nærtstående parter

Aarhus Letbane I/S' nærtstående parter, der besidder mere end 5 % af stemmerettighederne:

Staten ved Transportministeriet,
Frederiksholms Kanal 27 F, 1220 København K

Aarhus Kommune,
Rådhuset, 8000 Aarhus C

Region Midtjylland,
Skottenborg 26, 8800 Viborg.

Transaktioner mellem parterne gennemføres på markedsmæssige vilkår.

Årsregnskab 1. januar – 31. december

9	Ændring i driftskapital	2014	2013
	tkr.		
	Ændring i tilgodehavender	-70.996	-13.982
	Overført til materielle anlægsaktiver	0	-7.061
	Ændring i forudbetalinger, leverandørgæld og anden gæld	109.660	49.505
		<u>38.664</u>	<u>28.462</u>

Årsregnskab 1. januar – 31. december



Støbningen af betondæk på letbanebroen over Mindet september 2014 blev færdig til tiden, så Grenaaanen som aftalt kunne genåbne 17. oktober.

