

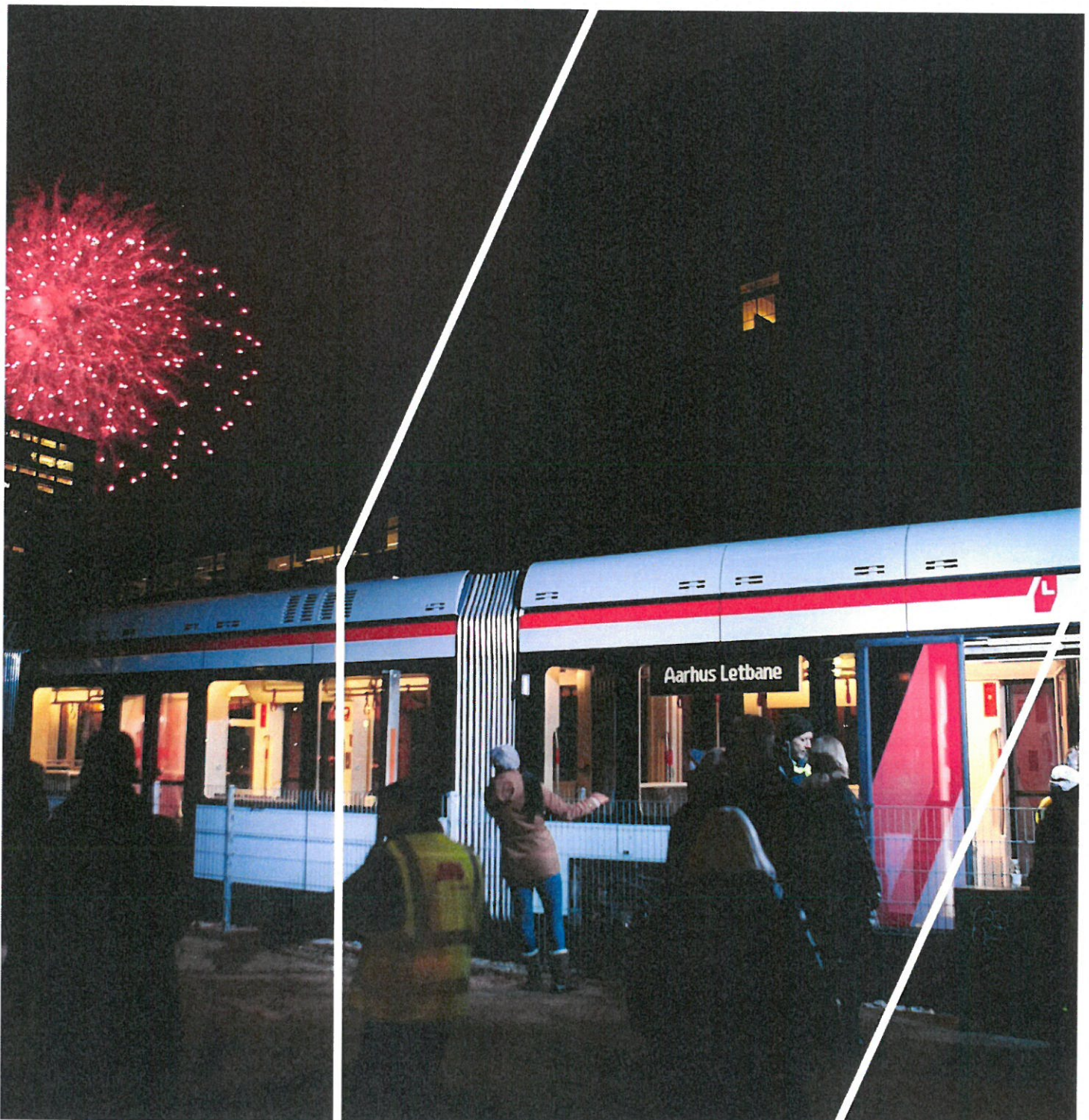
Årsrapport 2016

Aarhus Letbane I/S

1. januar – 31. december 2016

Aarhus Letbane I/S
P. Hiort Lorenzens Vej 71-95
DK-8000 Aarhus C

CVR: 34704724
info@aarhusletbane.dk
letbanen.dk



Indhold

Ledespåtegning	4
De uafhængige revisorers erklæringer	5
Ledelsesberetning	9
Anvendt regnskabspraksis.....	30
Koncernregnskab	
Resultatopgørelse	34
Balance - aktiver.....	35
Balance - passiver.....	36
Pengestrømsopgørelse	37
Noter	38
Moderselskab	
Balance - aktiver.....	41
Balance - passiver.....	44
Noter	45

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016 for Aarhus Letbane I/S.

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

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2016 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016.

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.

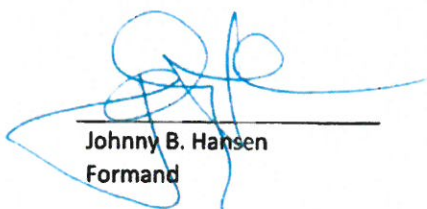
Aarhus, den 23. marts 2017

Direktion:



Claus Rehfeld Moshøj

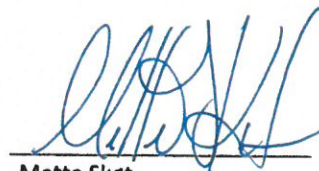
Bestyrelse:



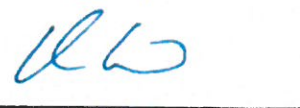
Johnny B. Hansen
Formand



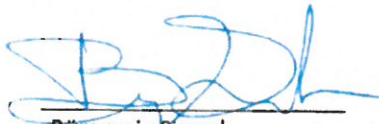
Christian Merrild



Mette Skøt



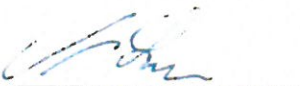
Kristian Würtz



Bünyamin Şimsek



Poul Erik Christensen



Arne Lægaard

De uafhængige revisorerers erklæringer

Til kapitalejerne i Aarhus Letbane I/S

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for Aarhus Letbane I/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Koncernregnskabet og årsregnskabet uarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2016 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark samt god offentlig revisionsetik, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om Aarhus Letbane. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet".

Vi er uafhængige af virksomheden i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og 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 koncernregnskab og årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af koncernregnskabet og årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere virksomhedens evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere virksomheden, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisionsetik altid vil opdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig revisionsetik, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilside sættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om virksomhedens evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i koncernregnskabet og årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusion er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at virksomheden ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af koncernregnskabet og årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om koncernregnskabet og årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af koncernregnskabet og årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med koncernregnskabet og årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis; og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

I tilknytning til vores revision af koncernregnskabet og årsregnskabet er det i overensstemmelse med god offentlig revisionsetik vores ansvar at udvælge relevante emner til såvel juridisk-kritisk revision som forvaltningsrevision. Ved juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom.

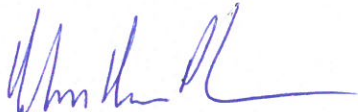
Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

Aarhus, den 23. marts 2017

Ernst & Young

Godkendt Revisionspartnerselskab

CVR-nr. 30 70 02 28



Claus Hammer-Pedersen

statsaut. revisor

Ledelsesberetning

Selskabsoplysninger

Aarhus Letbane I/S
P.Hiort-Lorenzens Vej 71-95
8000 Aarhus C

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

Johnny B. Hansen (formand)
Christian Merrild (næstformand)
Mette Skøt
Kristian Würtz
Bünyamin Simsek
Poul Erik Christensen
Arne Lægaard

Direktion

Claus Rehfeld Moshøj

Revision

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
Værkmestergade 25
8000 Aarhus C

Ejerforhold

Aarhus Kommune, 50%
Region Midtjylland, 50 %

Ledelsesberetning

Hoved- og nøgletal

tkr.	2016	2015	2014	2013	2012
Hovedtal					
Resultat af ordinær primær drift	-24.366	-10.041	-10.461	-9.306	-5.690
Resultat af finansielle poster	-281	-345	471	-144	-59
Årets resultat	-24.647	-10.386	-9.990	-9.450	-5.749
Anlægsaktiver	2.445.926	1.812.878	1.252.531	349.863	113.179
Omsætningsaktiver	411.949	189.912	361.769	36.005	83.134
Aktiver i alt (balancesum)	2.857.875	2.002.790	1.614.300	385.868	196.313
Egenkapital	760.407	591.953	803.322	307.811	167.761
Kortfristede gældsforpligtelser	487.395	333.792	187.717	78.057	28.552
Pengestrøm fra driftsaktiviteten	-82.786	-40.030	28.674	19.012	7.915
Pengestrøm til investeringsaktiviteten	-633.048	-556.953	-902.667	-229.623	-53.380
Pengestrøm fra finansieringsaktiviteten	747.151	313.256	1.128.761	200.875	64.029
Pengestrøm i alt	31.317	-283.727	254.768	-9.736	18.564
Nøgletal					
Likviditetsgrad	84,52	56,90	192,72	46,13	291,00
Soliditetsgrad	26,61	29,56	49,76	79,77	85,46
Egenkapitalforrentning	-3,65	-1,49	-1,80	-3,97	-3,43
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	29	27	22	15	1

Nøgletallene er beregnet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & Nøgletal 2015". Der henvises til definitioner og begreber under anvendt regnskabspraksis.

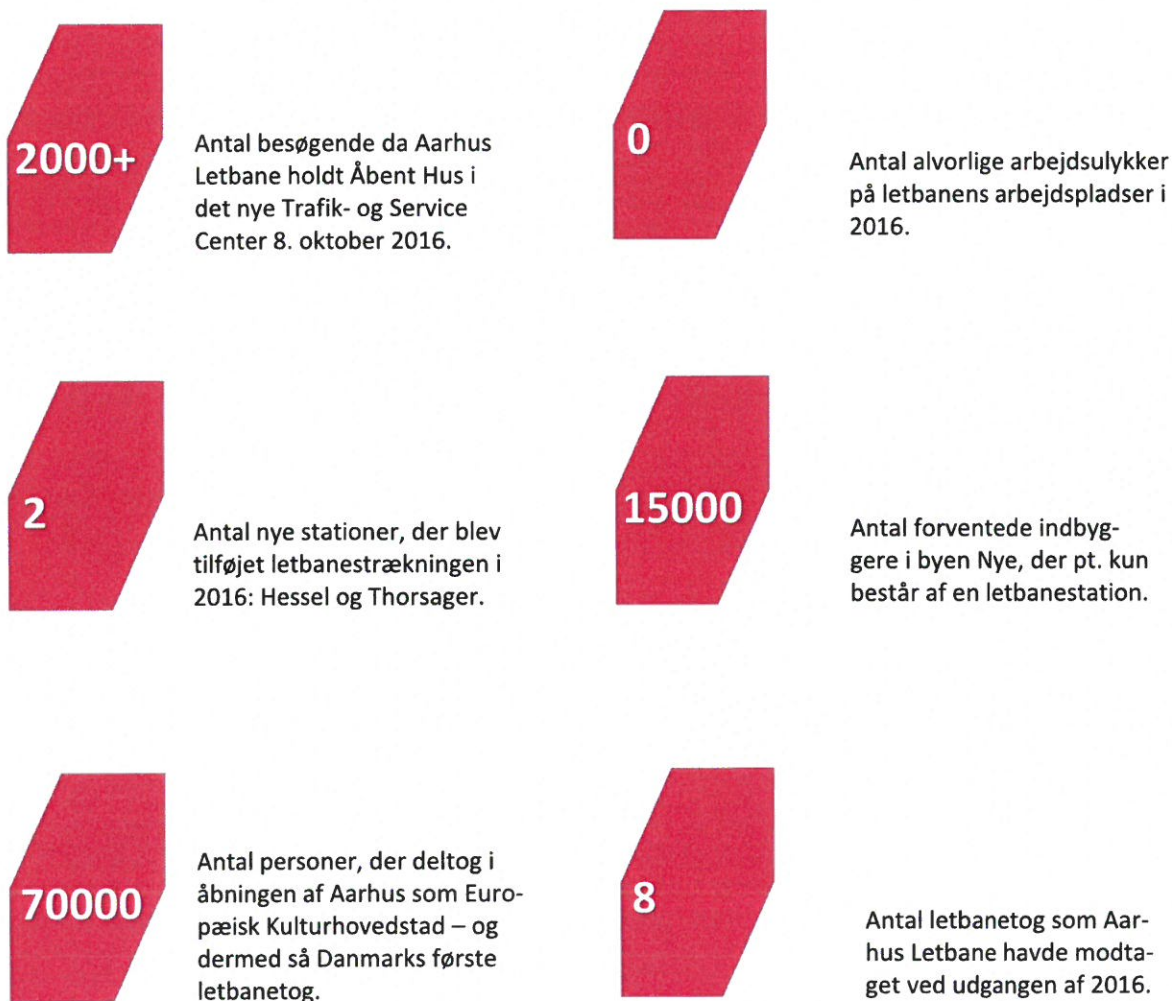
Fra 1. oktober 2015 indgår det tidligere Aarhus Letbane Drift I/S i hoved- og nøgletal for Aarhus Letbane I/S.

Om Aarhus Letbane

Første etape af Aarhus Letbane forvandler den eksisterende, 98 km lange Aarhus Nærbane til Odder og Grenaa til en eldrevet letbane, der forbindes med et nyt, 12 km langt letbanespor i den centrale del af Aarhus – den såkaldte 'indre strækning' fra Aarhus H til Lystrup. Dermed gør Letbanen det hurtigt og let at komme frem og tilbage mellem byer og arbejdspladser i Odder, Aarhus, Syddjurs og Norddjurs Kommuner.

Den overordnede vision er at udbygge Aarhus Letbane, så den kommer til at fungere som regionens svar på hovedstadens S-togsnet: Et effektivt og tidssvarende transportmiddel, der hurtigt, komfortabelt og miljøvenligt kan bringe sine passagerer rundt i det hurtigt voksende østjyske storbyområde.

De næste etaper til Hinnerup og Brabrand er ved at blive planlagt og er næste skridt på vejen til en trafikal 'fingerplan' for Aarhusområdet – Danmarks andet vækstcentrum.





Ved udgangen af 2016 havde Aarhus Letbane modtaget 8 af i alt 26 togsæt fra producenten Stadler. Her er det første af slagsen, et Variobahn, ankommet til værkstedet i det nye Trafik- og Servicecenter. Jens Hasse, Chili Foto.

Forord: Aarhus Letbane på vej mod første afgang

Aarhus Letbane nåede adskillige milepæle i løbet af 2016: I begyndelsen af året blev de første skinner lagt i det centrale Aarhus og henover sommeren blev der også lagt skinner tværs gennem flere af byens største vejkryds. Danmarks første letbanetog blev produceret hos Stadler i Berlin – og siden er både det og syv andre af i alt 26 letbanetog blevet leveret i Aarhus.

Letbanetogene blev leveret på Aarhus Letbanes nye Trafik- og Service Center, som selskabet flyttede til i november. Omtrent samtidig begyndte de første testkørsler af de leverede letbanetog.

I 2016 blev der også taget hul på opgaven med at elektrificere den 110 km lange letbanestrækning. Ved årets udgang var arbejdet med at rejse næsten 3.000 master og etablere kørestrøm og omformerstationer i gang på alle strækninger.

Organisationen kom også på plads med valget af Aarsleff Rail som vedligeholder af Letbanens infrastruktur, mens ASAL-konsortiet skal vedligeholde selve togene, og den franske trafikoperatør Keolis står for kørslen. Keolis flyttede ind på letbanens Trafik- og Service Center i efteråret og er godt i gang med at ansætte og uddanne de første 80 letbaneførere i Aarhus.

2016 bragte med andre ord Aarhus Letbane adskillige skridt nærmere åbningen i 2017. Blandt de udfordringer der skal løses i første del af 2017, er først og fremmest at afslutte anlægsarbejdet og udarbejde og implementere Operative Regler for Letbanen, etablere standarder for vedligeholdelse samt at få godkendt Aarhus Letbane som infrastrukturforvalter. Endelig skal der etableres et nyt signalsystem og udføres tests af hele letbanesystemet. Formålet er at få den sikkerhedsgodkendelse af Danmarks første letbane, der er nødvendig for at få grønt lys til at åbne og køre med Letbanen i 2017.

Aktiviteter og økonomi

Årets koncernresultat udviser et underskud på -24,6 mio. kr., hvilket hidrører fra lønninger samt andre driftsomkostninger.

Årets samlede anlægsinvesteringer på koncernniveau udgør 633 mio. kr., hvilket primært dækker udgifter til projektering, ekspropriationer, forberedende arbejder og transportpakken.

Årets underskud og anlægsinvesteringer svarer til det forventede. Egenkapitalen er i 2016 steget fra 592,0 mio. kr. til 760,4 mio. kr. som følge af ordinære indskud fra interessenterne.

Anlægsarbejde

2016 stod i Transportpakkens tegn: Ved indgangen til året var stort set alt det forberedende anlægsarbejde overstået, hvorefter opgaverne med at etablere skinner og kørestrøm tog fart.

Mens der allerede var lagt skinner mellem Lystrup og Skejby i 2015, blev der i februar 2016 nået en milepæl med etablering af de første skinner i det centrale Aarhus – 45 år efter at sporvognene kørte deres sidste tur i byen.

Det skete på Nørrebrogade og herfra bredte skinnerne sig hurtigt. Ved udgangen af 2016 var der lagt skinner på hele den indre strækning mellem Aarhus H og Lystrup, undtaget langs den nye havnefront, hvor denne opgave afsluttes i løbet af foråret 2017.



I februar nåede Aarhus Letbanen endnu en milepæl, da de første skinner blev etableret i det centrale Aarhus. Det skete på Nørrebrogade, 45 år efter at sporvognene kørte deres sidste tur i Aarhus. Jens Hasse/Chili Foto

I april kunne Aarhus Letbane derfor tage hul på endnu en vigtig anlægsopgave: Etablering af skinner tværs over flere af byens største vejkryds. Opgaven, der på forhånd var udset til at kunne medføre en del trafikale udfordringer, blev indledt på Randersvej ved Stjernepladsen i det nordlige Aarhus. For at genere trafikken mindst muligt blev en del af arbejdet udført om natten og i weekender. Samtidig blev der arbejdet i et halvt kryds ad gangen for på den måde at opretholde trafikken. For bilerne betød det typisk gener i form af smallere, midlertidige vejbaner, nedsat hastighed og forbud mod at svinge til venstre i anlægsperioden. Arbejdet med hver krydsning stod på i fire uger.

Krydsningen af Stjernepladsen forløb planmæssigt. Efter et par dage med bilkøer fandt mange biler alternative ruter og blot to naboer til Stjernepladsen klagede over støj fra natarbejdet.

Efterfølgende blev arbejdet med at lægge skinner i vejkryds udvidet til de resterende kryds på strækningen mellem Aarhus H og Lisbjerg via Randersvej og Skejby. Baseret på de gode erfaringer fra den første krydsning, blev arbejdet også her udført i et halvt kryds ad gangen og forløb typisk over ca. fire uger.

Henover sommeren, hvor trafikken er mindre intens, blev der udført krydsninger i de store vejkryds ved Ringgaden og Ringvejen. Selvom der her passerer op til 30.000 biler i døgnet, foregik krydsningerne i relativt god ro og orden. I enkelte tilfælde blev køerne meget lange i myldretiderne, men

bortset fra en enkelt, vildfaren og angiveligt påvirket bilist, der kørte ind på sporene på Randersvej om natten, var der kun ganske få klager over trafikken og ingen nævneværdige ulykker i forbindelse med krydsningerne.

Havnefront uden hegn og bomme

Med udgangen af august lukkede Aarhus Nærbane. Herefter begyndte arbejdet med at etablere to nye letbanespor langs havnefronten og dermed arbejdes der på hele letbanestrækningen.

En af de store fordele ved at skifte tunge, dieseldrevne nærbanetog ud med elektriske letbanetog er, at sidstnævnte må dele pladsen langs med havnen med de øvrige trafikanter. Som noget af det første efter lukningen af nærbanen, blev de hegn og bomme, der hidtil har adskilt nærbanen fra den øvrige trafik, derfor fjernet. Dermed forsvandt også en barriere mellem by og vand, og der er nu åbnet op for et helt nyt byrum mellem Dokk1 og Østbanetorvet.



Med lukningen af nærbanen 26. august begyndte arbejdet med at etablere letbanespor langs havnefronten – her ved Kystvejen. Nærbanens bomme og hegn fjernes permanent, og dermed skabes der direkte forbindelse mellem by og hav. Chili Foto.

På denne strækning kommer letbanen til at køre i såkaldt 'shared space' med fodgængere og cyklister, der må passere letbanesporene, hvor de har lyst. Ændringer og små forhøjninger i belægningen advarer de bløde trafikanter om, at de nærmer sig skinner og skal være opmærksomme. Omvendt kan føreren af letbanetoget advare med både klokke og horn, hvis det bliver nødvendigt. På denne del af strækningen får Letbanen en topfart på 25-30 km/t og erfaringen fra udlandet er, at det ikke giver sikkerhedsmæssige problemer.

Der kan dog være tale om en tilvænningsperiode. Aarhus Letbane samarbejder derfor med Aarhus Kommune og Midttrafik om en sikkerhedskampagne, der i god tid skal lære østjyderne at omgås deres nye transportmiddel.

Arbejdet langs havnefronten omfatter også etablering af standsningssteder ved Dokk1, Skolebakken og Østbanetorvet samt etablering af kørestrøm. Strækningen forventes afsluttet i begyndelsen af 2017.

En af de mest udfordrende opgaver er at etablere krydsningen, hvor Nørreport møder Kystvejen. Krydset er et trafikalt knudepunkt i Aarhus og bliver det også for Letbanen, der her enten fortsætter ligeud mod Risskov og Grenaa eller drejer til venstre op af Nørreport og Nørrebrogade mod Skejby og Lisbjerg.

Opgaven med at lægge skinner og sporskifter i krydset er så kompleks, at den er fordelt på seks faser. Ved udgangen af 2016 var fase fem indledt – krydsningen forventes afsluttet til tiden.

Med intens trafik, der flere gange om dagen inkluderer færgetræk fra Mols-Linien, er Nørreport et af de steder, hvor byggeriet af Aarhus Letbane gør ondt på trafikanterne. De udviser dog generelt stor tålmodighed med anlægsarbejdet og pressen er også fortsat overvejende positivt stemt. I begyndelsen af 2017 vil arbejdet i Nørreport-krydset være afsluttet og dermed vil Aarhus Letbanes anlægsarbejde ikke længere være til gene for trafikken i Aarhus.

Kørestrøm

Efter sommerferien kom der for alvor fart på elektrificeringen af letbanestrækningen. Fundamenter til de master, der skal bære kørestrømmen blev sat i løbet af året i det centrale Aarhus og på strækningen mellem Aarhus og Odder. Samtidig begyndte arbejdet med at beskære træ og beplantning langs baneterrænet for at skabe plads og sikkerhedsafstand til de godt otte meter høje master.

I slutningen af 2016 var der opsat master på strækningen mellem Lystrup og Nørrebrogade og på store dele af strækningen mellem Odder og Aarhus. Samtidig begyndte arbejdet med at sætte master op i flere centrale vejkryds i Aarhus, hvor der også blev trukket kabler hen over krydsene. Det sker om natten, da kabeltrækningen kræver kortvarig afspærring af krydsene.

Første omformerstationer etableret

Med kørestrømmen følger også 29 omformerstationer, der skal sørge for korrekt spænding langs de 110 km letbane: Den første omformerstation blev placeret tæt ved Motel La Tour på Randersvej mellem Nehrus Allé og Ringvejen i tredje kvartal.



De første af i alt 29 omformerstationer blev opført i 2016. Omformerstationerne kommer færdigmonterede i tre containere, der typisk opstilles på række eller i en hestesko som her ved Viby Station.

Omformerstationerne omdanner strømmen fra elnettets 10.000 volt højspænding (vekselstrøm) til 750 volt lavspænding (jævnstrøm). Til sammenligning kører S-togene i København på 1.500 volt jævnstrøm, mens jernbaner kører med vekselstrøm på 25.000 volt.

Strømmen fra elnettet løber allerede i nedgravede højspændingskabler i jorden og er den samme strøm, der forsyner boligområder, industri og gadebelysning mv.

Flere borgere har udtrykt bekymring for mulig elektromagnetisk stråling fra både kørestrømmen og omformerstationerne. Jævnstrøm fra letbaners kørestrøm afgiver dog ingen sundhedsskadelige elektromagnetiske felter. Derfor ser Verdenssundhedsorganisationen WHO da også helt bort fra letbaner i deres anbefalinger om magnetfelter.

Omformerstationerne har enkelte steder medført protester fra de nærmeste naboer. Det gælder for eksempel i Assedrup ved Odder, hvor en lille gruppe beboere var utilfredse med placeringen af en omformerstation.

Sagen er efterfølgende behandlet i Naturklagenævnet, der kort inde i 2017 afgjorde, at den ønskede placering er korrekt, og at Aarhus Letbane har ret til at benytte den. Langt de fleste af de resterende 28 omformerstationer forventes ikke at medføre protester fra naboer.

Omformerstationerne kommer fuldt monterede og afprøvede fra leverandøren og skal derfor blot placeres og tilsluttes på de udvalgte lokationer. På letbanens hjemmeside letbanen.dk kan alle interesserede se den nøjagtige placering af alle 29 omformerstationer.

Letbanetog



I juni leverede Stadler Danmarks første letbanetog – et Stadler Variobahn – til Aarhus Letbane. Alle tog kommer på blokvogn, der kører om natten for at genere trafikken mindst muligt. Variobahn kommer fra Berlin. Chili Foto.

Torsdag 23. juni 2016 blev der skrevet Danmarkshistorie, da en blokvogn rullede ind i Aarhus. På blokvognen stod Danmarks første letbanetog, der blev afleveret i Aarhus Letbanes nye Trafik- og Servicecenter i Banegraven.

Letbanetoget – et Stadler Variobahn med serienummer 001 - har allerede kørt adskillige ture på Stadlers testanlæg i Velten uden for Berlin. Alle letbanetog, der leveres til Aarhus Letbane skal efterfølgende testes lokalt.

Leveringen af Danmarks første letbanetog tiltrak sig stor opmærksomhed. En lille gruppe danske togentusiaster tog imod toget ved den dansk-tyske grænse, og i Aarhus var både lokale og nationale medier klar med kameraer og notesblokke. Omtalen af det rullende stykke Danmarkshistorie gik landet rundt.

Letbanen som podcast

Omtalen blev ikke mindre, da der samme måned blev lanceret en podcast om letbaneprojektet i Aarhus. Podcasts er radioudsendelser, der downloades på en smartphone og kan aflyttes, når du har tid og lyst. Et ungt medie, der giver mulighed for at skabe anderledes fortællinger og komme tættere på, end man gør i traditionelle medier. Og det er netop hvad 'På sporet af letbanen gør': I 12 små podcastudsendelser fortæller en række forskellige nøglepersoner om deres arbejde og oplevelser med letbaneprojektet.

Podcasten er produceret for Aarhus Letbane af det aarhusianske produktionsselskab Akkurator, der har specialiseret sig i at formidle gode historier som lyd. Perfekt for pendlere på farten – også dem, der i 2017 kommer til at køre med letbanen.

Første Tango til Aarhus i september



Kort efter modtagelsen af det første Variobahn-letbanetog fulgte leveringen af det første Tango-letbanetog, den større model der især skal betjene strækningen mellem Aarhus og Grenaa. Chili Foto.

15. september ankom letbanetog nummer to til Aarhus – det første af typen Tango, det lidt større letbanetog, der har flere siddepladser, kraftigere affjedring og en topfart på 100 km/t, der gør det særligt velegnet til at betjene ruten mellem Grenaa og Aarhus.

Tango er 39 meter langt og må derfor skilles ad i to dele, inden det kan transporteres op gennem Tyskland og Danmark på to blokvogne. Særtransporten udføres om aftenen og natten for ikke at genere den øvrige trafik.

Mens Tango-toget tog overskrifterne hjemme i Aarhus, kunne Aarhus Letbane sole sig i interessen på verdens største togmesse i Berlin, Innotrans. Her udstillede producenten Stadler et Variobahn-tog til Aarhus Letbane. Med sin elegante og enkle fremtoning tiltrak Aarhus-toget sig stor opmærksomhed blandt 130.000 messegæster: Flere af dem benyttede den stilrene atmosfære og de velpolstrede sæder i uld fra danske Kvadrat til at koble af fra den hektiske messeaktivitet.

Hjemme i Aarhus kom de nye tog hurtigt ud af køre. Alle de tog som Stadler leverer, skal testkøres i Aarhus, inden de godkendes og overdrages til Aarhus Letbane. I første omgang på en 1.500 meter lang teststrækning, der åbnede i efteråret i Viby. I begyndelsen af 2017 vil teststrækningen blive udvidet, så den til sidst omfatter hele letbanestrækningen.

Testarbejdet omfatter både statiske og dynamiske test af alt fra trækraft, bremses, elektronisk udstyr osv.

Drift

Mens anlægsarbejdet bevæger sig ind i de afsluttende faser og åbningen af Letbanen nærmer sig, ændres og tilpasses organisationen af letbaneselskabet.

Der er etableret en driftsorganisation, der får det overordnede ansvar for den kommende drift af Aarhus Letbane – herunder koordinering med de selskaber, der står for den daglige drift, service og vedligeholdelse af Letbanen. I 2016 vandt Aarsleff Rail kontrakten på den fremtidige vedligeholdelse af letbanesystemet. Kontrakten løber i minimum seks år og indeholder vedligehold af den samlede infrastruktur.

Letbaneførere ansættes og uddannes

Med kontrakten med Aarsleff Rail kom den sidste, store driftsaftale på plads: Udover vedligehold er franske Keolis valgt som operatør, mens ASAL-konsortiet skal vedligeholde og servicere letbanetogene. Keolis flyttede ind i letbanens Trafik- og Servicecenter sammen med letbaneselskabet og har siden november været i gang med at ansætte og uddanne de 80 letbaneførere, der skal køre letbanetogene.

Sidst i 2016 ansatte letbaneselskabet også en ny sikkerhedschef, der har ansvaret for den omfattende opgave med at få Danmarks første letbane sikkerhedsgodkendt og dermed klar til at køre med passagerer i 2017.

Indflytning i Trafik- og Servicecenter

Efter at have holdt til hos først Midttrafik i Højbjerg og derefter i den tidligere togfabrik i Frichsparken i Åbyhøj, flyttede alle medarbejdere i november ind i letbaneselskabets nye hovedkvarter, Trafik- og Servicecenteret i banegraven.

Her, på adressen P. Hiort Lorenzens Vej 71-95, 8000 Aarhus C, råder selskabet over et område på 27.000 m² umiddelbart vest for Ringgadebroen.

Administration, værksted, vaskehal, kontrolcenter og lager for funktionærer, letbaneførere, togmekanikere og driftsteknikere hører hjemme i en 6.400 m² stor bygning. Derudover er der en 5.000 m² overdækket opstillingsplads til letbanetogene.

Flere end 2.000 til Åbent Hus

Umiddelbart før indflytningen holdt Aarhus Letbane 'snigpremiere' på Trafik- og Servicecenteret med et Åbent Hus arrangement 8. oktober. Målet var et sted mellem 500 og 1.000 besøgende, men igen viste interessen for Letbanen sig at være massiv. Da arrangementet sluttede, havde mere end 2.000 besøgende lagt vejen omkring Letbanens nye hovedkvarter.

Der var da også meget at se på for gæsterne. I stueetagen kunne man lære mere om letbanens forskellige etaper – både den første, der står klar næste år - og de planer, der er om på sigt at udbygge Letbanen til regionens svar på hovedstadens S-togs net.

Trafikselskabet Midttrafik var også til stede og kunne fortælle gæsterne mere om køreplaner, køretider og ikke mindst, hvordan man bruger rejsekortet i den kommende letbane.



Åbent Hus i letbanens nye Trafik- og Servicecenter 8. oktober blev et tilløbsstykke: Flere end 2.000 nysgerrige borgere mødte op for at kigge nærmere på Danmarks første letbanetog og det nye værksted i Banegraven. Chili Foto.

På 1. sal kunne publikum få et kig ind i kontrolcenteret, hvor flere operatører bag et utal af skærme kommer til at overvåge og styre den samlede letbanestrækning på 110 km. Var man mere interesseret i, hvorfor Letbanen er miljøvenlig, var der også udstilling om de mange bæredygtige detaljer, som Trafik- og Servicecenteret er opført med.

Dagens største trækplaster var dog uden tvivl Danmarks to første letbanetog, der holdt parkeret i værkstedet. Dels et 32 meter langt Variobahn, dels det større, 39 meter lange Tango. Begge letbanetog fik mange anerkendende blikke og bemærkninger fra publikum, der bekræftede, at der op til letbanens åbning fortsat er store og positive forventninger til Danmarks første letbane.

Markedsføring af Letbanen

Med den forestående åbning af Letbanen i 2017 begyndte arbejdet med at adskille virksomheden, Aarhus Letbane I/S, og produktet, Letbanen, i 2016.

Når Letbanen kører i 2017, står letbaneselskabet for driften, mens trafikselskabet Midttrafik får ansvaret for den del af driften, der henvender sig direkte til kunderne som køreplaner, linje-, rute- og zonekort, passagerinformation, skiltning på stationer samt markedsføring.

Opsplitningen mellem virksomhed og produkt får flere konkrete udtryk. Bl.a. har letbaneselskabet udviklet et nyt logo – et stort L i letbanens markante røde sekskant – der bl.a. skal markere letbanens stationer. Logoet er overdraget til Midttrafik til videreudvikling og implementering.

For at sikre et ensartet udtryk og en gennemarbejdet, visuel identitet for Letbanen, har letbaneselskabet udarbejdet et designkoncept, der i detaljer angiver, hvordan man skal bruge farver, skriftty-

per og forskellige former for informationer i alle materialer og produkter. Midttrafik har igangsat arbejdet med at implementere konceptet og i den forbindelse drøftes behov, ønsker og opgavefordeling med letbaneselskabet.

Designkonceptet er baseret på en overordnet brand-strategi, der er udmøntet i en firedelt brand-plattform:

- De funktionelle fordele: Det Aarhus Letbane I/S ubetvivleligt ejer og gør.
- Personligheden: Den måde Aarhus Letbane I/S fremstår på.
- Værdierne: Den måde Aarhus Letbane I/S gør det på. (Det, der driver virksomheden og dens kultur).
- Nøgleord: 'Let og stærkt' - opsummerer og beskriver det visuelle udtryk, letbaneselskabet stræber efter at opnå i de produkter og materialer, der publiceres.

På sigt er det meningen, at designkonceptet skal udmøntes i en detaljeret produktmanual.

Virksomhedsledelse

Organisation

Aarhus Letbane I/S er ejet af Aarhus Kommune (50 pct.), og Region Midtjylland (50 pct.). Bestyrelse udgør den øverste ledelse og har ansvaret for, at Aarhus Letbane I/S opfylder de formål, som lovgivningen og interessentskabskontrakten foreskriver.

Bestyrelsen består af 7 medlemmer, der udpeges af Aarhus Kommune, og Region Midtjylland.

Anlægsselskabets direktion består af direktør Claus Rehfeld Moshøj.

Ved udgangen af 2016 var der ansat 29 medarbejdere (inkl. to ingeniørpraktikanter) i Aarhus Letbane I/S mod 27 medarbejdere i 2015. 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 to til tre ingeniørstuderende, der er ansat i praktik i 5 måneder ad gangen. I løbet af 2017 vil organisationen blive nedskaleret, idet anlægsarbejdet afsluttes og organisationens primære fokus efterfølgende vil være drift.

Intern kontrol og risikostyring

Aarhus Letbane udarbejder løbende økonomisk rapportering, som sammenholder de realiserede omkostninger med budgettet. De månedlige rapporteringer indeholder også prognoser for projektets totaløkonomi samt risikoanalyse og sendes løbende til direktion og bestyrelse. Der udarbejdes kvartals- og halvårsrapporter som reviewes af ekstern revision, hvilket som minimum sikrer kvartalsvis dialog og kontrol fra ekstern revision.

ASAL-konsortiet, som leverer transportpakken (skinner, kørestrøm, letbanetog, værksted og kontrolcenter m.m.), sender månedlige rapporter til Aarhus Letbane I/S med analyser af fremdrift, budget og risici.

Ejerne Aarhus Kommune og Region Midtjylland følger projektet tæt via en aktiv bestyrelse, som mødtes 6 gange i 2016, samt via kvartalsvise interessentskabsmøder. Derudover fører Transportministeriet som tilskudsgiver tilsyn med letbanen assisteret af Vejdirektoratet. Tilsynets fokus er projektets fremdrift, økonomi og risici. Der afholdes ligeledes kvartalsvise tilsynsmøder med disse parter.

Aarhus Letbane søger til stadighed at styrke de interne kontroller og risikostyringen. I anlægsprojektets afslutningsfase følges fremdriften fra dag til dag, mens der også er dedikeret ekstra ressourcer til kontraktstyring og claim management.

Usikkerheder ved indregning og måling

Principperne for omkostningsfordeling mellem anlæg og drift blev afklaret i 2014. Fordelingsnøglerne er 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.

Forventet udvikling

Forventningerne til 2017 er et negativt driftsresultat på ca. 143 mio. kr. og samlede anlægsinvesteringer på ca. 1.221 mio. kr.

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 tog og baneteknik.

Aarhus Letbane I/S har i beskedent omfang også innovative aktiviteter i form af RE:AL-projektet, der er finansieret af den Europæiske Investeringsbank (EIB), 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 de øvrige danske letbaneprojekter, der er på vej i København og Odense.

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 de nu lukkede nærbaner til Odder og Grenaa idriftsættes som letbane i stedet for som jernbane når letbanen åbner.

I Danmark er letbaner omfattet af jernbaneloven, og skal derfor sikkerhedsgodkendes af Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen. Godkendelserne omhandler letbanens tekniske systemer bestående af letbanetog og infrastruktur, ligesom det omhandler driftsmæssige forhold som Aarhus Letbanes godkendelse som infrastrukturforvalter, udstedelse af Operatørens sikkerhedscertifikat, assessering omkring operative og tekniske regler.

For udstedelse af godkendelserne skal der tilvejebringes en dokumentation, der er betydeligt i omfang og detalje og som for en stor dels vedkommende skal igennem en uafhængig tredjeparts vurdering af proces, kvalitet og dækning. Letbaner er et nyt system og en ny trafikart, hvor endelige krav til proces og dokumentation for godkendelse skal aftales, herunder grænsefladerne til vejområdet under vejloven.

Som myndighed på området arbejder Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen med udviklingen af mere detaljerede retningslinjer for anlæg og drift af letbaner. Aarhus Letbane har en tæt dialog med styrelsen om den endelige proces for at sikre en effektiv godkendelse af et så komplekst system som Aarhus Letbane.

Aarhus Letbanes leverandør af Transportpakken, ASAL Konsortiet, har udmeldt en forsinkelse på levering i forhold til kontrakten. Der arbejdes i en Task Force med at minimere en eventuel forsinkelse, men der er en ikke ubetydelig risiko for, at Letbanen ikke åbner som planlagt i maj 2017.

Ombygningen af vejarealer som skal godkendes af vejmyndighederne efter vejlovgivningen, har forløbet uden større problemer.

Grenaabanen er i Banedanmarks netreddegørelse udlagt som en bane, hvor der kan fremføres godstog. For at sikre plads til det såkaldte fritrumsprofil for et godstog, som er større end fritrumsprofilet for et Letbanetog, anlægges der nu en løsning på perronerne der ikke hindrer kørsel med godstog og større vedligeholdelseskøretøjer.

Banedanmark har ansvaret for at ombygning og hastighedsopgradering af Grenaabanen. Grænsefladerne mellem Aarhus Letbanes og Banedanmarks opgaver er aftalt, men Banedanmark har endnu ikke udbudt opgaven, hvilken kan påvirke færdiggørelsen.

Samfundsansvar

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

a) Sociale Klausuler

Aarhus Letbane I/S indarbejder sociale klausuler i alle væsentlige bygge- og anlægskontrakter (>10 mio. kr.), ligesom sociale klausuler er indeholdt i kontrakterne med operatøren Keolis og infrastrukturvedligeholderen Aarsleff Rail.

Aarhus Letbane har implementeret en række initiativer og kontroller for at sikre overholdelsen af kontraktens sociale klausuler, herunder:

- Informationsmøde, hvor EY og Dansk Byggeri gennemgik reglerne for danske løn- og arbejdsvilkår og konsortiepartnerne og deres underleverandører
- Pjece om arbejdernes rettigheder på fire sprog udarbejdet i samarbejde med fagforeningerne og Dansk Byggeri uddeles løbende på letbanens byggepladser
- Kvartalsvise møder med 3F, Dansk Metal og Dansk EI-forbund med fokus på overholdelse af danske løn- og arbejdsvilkår, herunder også sikkerhed på byggepladserne

- Stikprøvevis kontrol af overholdelsen af danske løn- og arbejdsvilkår udført af EY. Heri indgår uanmeldte kontrolbesøg på byggepladserne, interviews med arbejderne og kontrol af lønsedler m.m.

Der er i 2016 konstateret kritisable forhold i en begrænset stikprøve foretaget af EY, herunder særligt upræcis arbejdstidsregistrering. Aarhus Letbane har rejst forholdet og varslet bod overfor ASAL-konsortiet, som dog afviser brud på arbejdsklausulen. ASAL-konsortiet har bedt PwC undersøge sagen, hvilket pågår.

Anklager om mafia-virksomhed

Sidst i september udkom Weekendavisen med en stor artikel, der forsøgte at skabe en forbindelse mellem den italienske mafia og de italienske underentreprenører, der arbejder for både Københavns Metro og Aarhus Letbane. Artiklen var baseret på fagforbundet 3F's politianmeldelse af begge selskaber med anklager om, at mafiaen er involveret på byggepladserne, hvor den står bag skattesnyd, hvidvaskning og – for Metroens vedkommende – sågar narkohandel.

Aarhus Letbane har i samarbejde med 3F undersøgt sagen med bistand fra EY, men der er ikke fremkommet beviser for anklagerne. Samtidig har både Københavns og Østjyllands Politi undersøgt, om der er hold i 3F's anklager. I januar 2017 har politiet henlagt sagerne i både Østjylland og København.

Aarhus Letbane vil fastholde stort fokus på overholdelsen af de sociale klausuler, og fortsat gennemføre kontroller heraf med assistance fra EY.

b) Arbejdsmiljø & sikkerhed

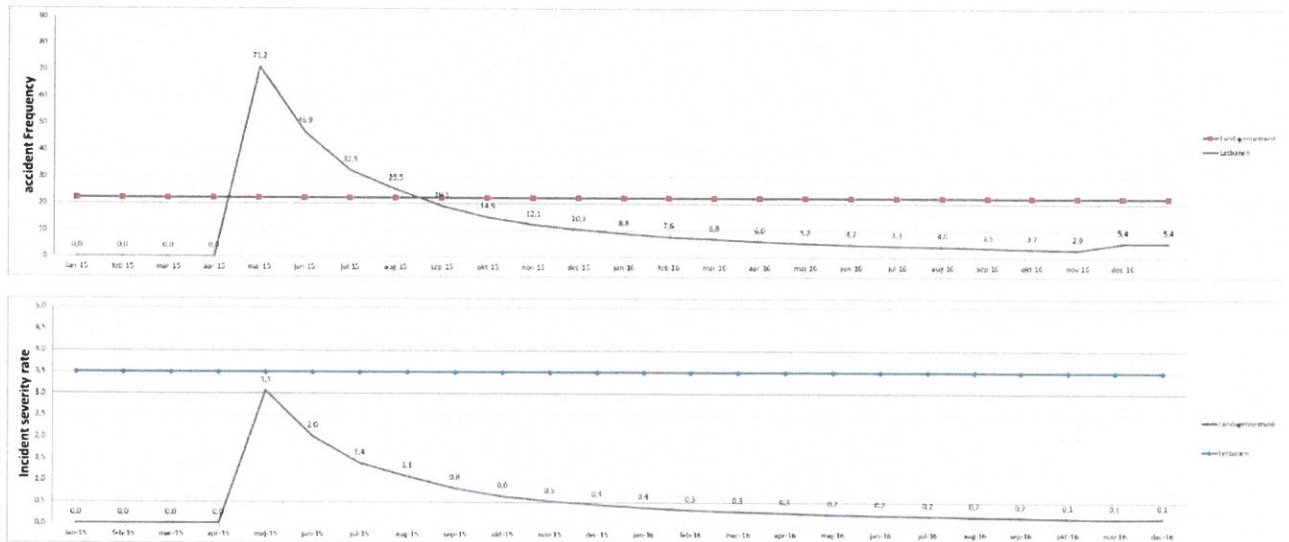
Kun én mindre arbejdsulykke i 2016

Aarhus Letbane er fortsat karakteriseret ved et godt arbejdsmiljø med høj sikkerhed. Ved udgangen af året var der således kun sket én arbejdsulykke, der resulterede i en én enkelt sygedag: En medarbejder hos en underleverandør slog knæet, da han kravlede op fra en lav kabelskakt i letbanens Trafik- og Servicecenter. Medarbejderen blev kørt til undersøgelse på hospitalet, hvor der ikke blev konstateret brud. Han var tilbage på arbejde den følgende dag.

Hændelsen var den eneste alvorlige arbejdsulykke i 2016, hvor Aarhus Letbane i alt afviklede 369.500 arbejdstimer, svarende til 230 årsværk. Dette svarer til en ulykkesrate på 5,4 per 1. mio. arbejdstimer (se også grafik herunder). Til sammenligning ligger landsgennemsnittet i bygge- og anlægsbranchen på 22.

Sikkerhed har da også topprioritet i Aarhus Letbane: Alle medarbejdere undervises løbende i sikker adfærd, og sker der alligevel 'nær-ved ulykker', tages der ved lære af dem, så sikkerheden hele tiden kan forbedres.

Hver måned føres der statistik over antallet af arbejdsulykker. Efter nogle udfordringer i opstartsfasen i 2015 ligger ulykkesfrekvensen i 2016 betydeligt under landsgennemsnittet.



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

c) Sikkerhedspolitik

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

Aarhus Letbanes sikkerhedspolitik er formuleret således:

- Aarhus Letbane skal være sikker for kunder, personale og for 3. part

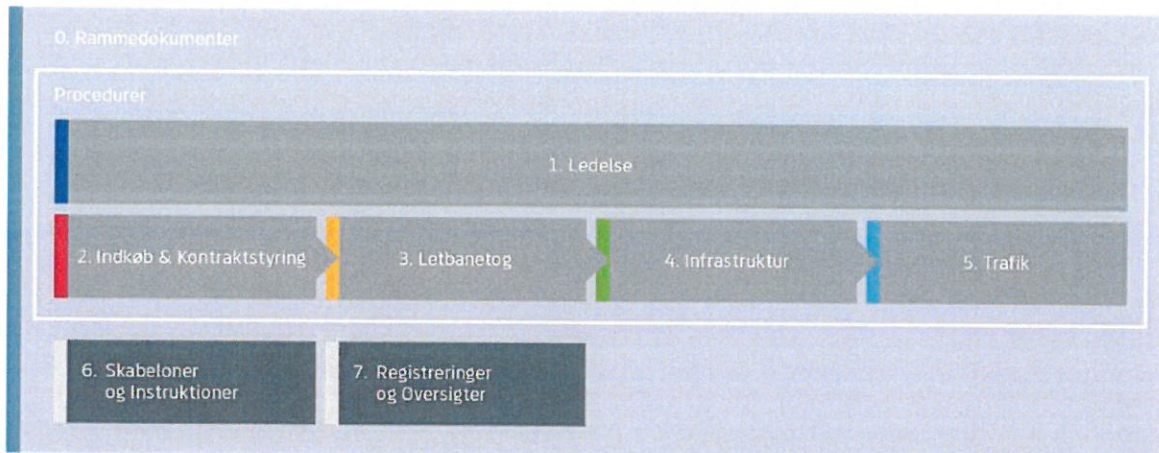
Risikoen for fare og skade på personer, materiel og miljø ved anvendelse af eller færdsel og arbejde på eller i nærhed af Aarhus Letbane skal løbende søges minimeret.

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

- Løbende arbejde med at oparbejde en stærk sikkerhedskultur, hvor der tænkes sikkerhed ind alle aspekter af Aarhus Letbane.
- Identificere alle relevante risici, således at sikkerhedsniveauet for Aarhus Letbane svarer til niveauet for sammenlignelige baner i Europa, herunder sikre at risikoprofilen danner grundlag for en proaktiv og systematisk håndtering af letbanesikkerheden.
- Fastsætte konkrete mål for banesikkerheden og overvåge sikkerhedsniveauet.
- Indsamle og registrere sikkerhedsmæssige data, således at der kan rapporteres internt og eksternt om fastsatte sikkerhedsindikatorer.
- Arbejde kontinuerligt på at forbedre letbanesikkerheden, herunder Aarhus Letbanes sikkerhedsarbejde og sikkerhedsledelsessystem.
- Sikre at der er adgang til de påkrævede ressourcer samt den nødvendige faglighed i forbindelse med Aarhus Letbanes sikkerhedsmæssige opgaver.

- Skabe rammerne for at kommunikere åbent og konstruktivt om sikkerhedsforhold til alle relevante parter, herunder Banedanmark, Aarsleff Rail, DSB, Arriva, Aarhus Kommune og Keolis.
- Sikre at gældende lovgivning, normer, regler mv. er implementeret og at det til enhver tid kan dokumenteres at disse efterleves.

Letbaneselskabet har ligeledes udviklet og implementeret et sikkerhedsledelsessystem, der trådte i kraft pr. 1. januar 2017. Se figur herunder.



d) 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, og der er ikke identificeret brud herpå.

e) Antikorrupsionspolitik

Aarhus Letbane I/S har implementeret en antikorrupsionspolitik, 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 kommunikeres årligt til medarbejderne på personalemøder samt via mail. Der er ikke identificeret brud på politikken.

f) 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.

Strømmen til Letbanen er således bæredygtig. Dels fordi ca. halvdelen af strømmen i det danske el-net kommer fra vindmøller, dels fordi det lokale elværk i Studstrup netop har udfaset kul til fordel for biomasse.

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.



Letbanens nye værksted og kontrolcenter har grønne planter på taget. Planterne opsuger 12 ton CO₂ om året og er straks blevet hjemsted for bier og andre insekter, der ellers har svært ved at klare sig i Banegraven. Chili Foto.

Endelig er letbanens nye Trafik- og Servicecenter opført med bæredygtighed for øje: Den 6.400 m² store værksteds- og administrationsbygning er opført med grøn bevoksning på taget, der dels forsinker nedsivningen af regnvand, dels optager 12 ton CO₂ om året. Samtidig er taget blevet hjemsted for bier og andre insekter, der ellers har haft svære livsbetingelser i Banegraven.

Opstillingsområdet, der huser mere end 20 letbanetog, er udført med et tag med en særlig belægning, der nedbryder sundhedsskadelige NO_x-partikler. Taget reducerer partikelkoncentrationen i området med tre procent – en rensning af luften, der ellers ville kræve 100 træer. Samtidig opsamler taget regnvand, der bruges til bæredygtig vask af letbanetogene. Ved at placere letbanetogene under en overdækning, reduceres udgifter og energiforbrug til opvarmning eller nedkøling af togene i henholdsvis vinter- og sommerhalvåret.

Letbanetogene kører fra kl. 5 om morgenen til midnat hver dag. Kun om natten samles de i Trafik- og Servicecentret, hvor de serviceres, rengøres og repareres, hvis det er nødvendigt.

Da letbanen er under opførelse rapporteres ikke på opnåede resultater på miljøområdet, men dette vil ske når letbanen idriftssættes.

g) Kvinder i ledelsen

Målsætningen om en andel af kvinder i ledelsen på 40 procent er ikke nået i 2016. Det underrepræsenterede køn udgør nu 14 procent af bestyrelsen, mens det på øvrige ledelsesniveauer udgør 20 procent.

Det tilstræbes at øge andelen af det underrepræsenterede køn til 40 procent i bestyrelsen inden udgangen af 2019.

Hændelser efter årsregnskabet afslutning

Der er ikke indtruffet betydningsfulde hændelser efter regnskabet afslutning.

Bestyrelsens og direktionens ledelsehverv i andre erhvervsdrivende virksomheder

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

Johnny B. Hansen, formand bestyrelse

- Direktør, Consigli ApS
- Direktion, UM-Management ApS
- Direktion, Umove A/S samt ledelseposter i ni 100% ejede datterselskaber
- Bestyrelsesformand, Aarhus Letbane Ejendomme ApS
- Bestyrelsesmedlem, C Holding af 10. maj 2007 A/S
- Bestyrelsesmedlem, ApS Habro Komplementar-27 samt et 100% ejet datterselskab
- Bestyrelsesmedlem, ApS Habro Komplementar-22 samt et 100% ejet datterselskab

Christian Merrild, næstformand bestyrelse

- Bestyrelsesformand, Monjasa Holding A/S
- Bestyrelsesformand, Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart
- Bestyrelsesmedlem, Aarhus Letbane Ejendomme ApS

Mette Skøt, bestyrelsesmedlem

- Bestyrelsesformand, Skøt Consulting ApS
- Bestyrelsesmedlem, Aarhus Letbane Ejendomme ApS

Kristian Würtz, bestyrelsesmedlem

- Bestyrelsesformand, Østjyllands Brandvæsen
- Bestyrelsesmedlem, Aarhus Letbane Ejendomme ApS

Bünyamin Simsek

- ▮ Direktion, Lyn Invest ApS
- ▮ Direktion, BSEK Invest ApS
- ▮ Bestyrelsesformand, Savvaerket Event ApS
- ▮ Bestyrelsesmedlem Aarhus Festuge
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Aarhus Letbane Ejendomme ApS

Poul Erik Christensen, bestyrelsesmedlem

- ▮ Direktion, Skive Offset Holding ApS samt ledelsesposter i et 100% ejet datterselskab
- ▮ Bestyrelsesformand, Skive Folkeblad G/S samt ledelsesposter i to 100% ejede datterselskaber
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Kystcentret A/S
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Aarhus Letbane Ejendomme ApS

Arne Lægaard, bestyrelsesmedlem

- ▮ Bestyrelsesmedlem, Midtjyske Jernbaner A/S samt et 100% ejet datterselskab
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Vestforsyning A/S samt ledelsesposter i ni 100% ejede datterselskaber
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Maabjerg Energi Center Holding A/S samt ledelsesposter i to 100% ejede datterselskaber
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Murerfirma Rasmus Jakobsen A/S
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Sparekassen Thy
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Holstebro Orkesterefterskole
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Midtjyllands Lufthavn
- ▮ Bestyrelsesmedlem, LAK Holstebro Struer
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Maabjerg Energi Drift A/S
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Midttrafik I/S
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Aarhus Letbane Ejendomme ApS

Koncern- og årsregnskab 1. januar – 31. december

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for Aarhus Letbane I/S for 2016 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D.

Årsregnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden Aarhus Letbane I/S og dattervirksomheder, hvori Aarhus Letbane I/S direkte eller indirekte besidder mere end 50 % af stemmerettighederne eller på anden måde har bestemmende indflydelse.

Ved konsolideringen foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, aktiebesiddelser, interne mellemværender og udbytter samt realiserede og urealiserede fortjenester og tab ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder.

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 finansiell 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 driftsindtægter

Andre driftsindtægter består af Statens andel af selskabets underskud.

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.

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 gruppen 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.

Periodeafgrænsningsposter (aktiver)

Periodeafgrænsningsposter under aktiverne består af forudbetalte omkostninger.

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 nettorealisationsværdi.

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 (passiver)

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.

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 & Nøgletal 2015".

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

Likviditetsgrad:	$\frac{\text{Omsætningsaktiver} \times 100}{\text{Kortfristet gæld}}$
Soliditetsgrad:	$\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Passiver i alt, ultimo}}$
Egenkapitalforrentning:	$\frac{\text{Ordinært resultat efter skat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$

Resultatopgørelse

tkr.	Note	2016	2015
Personaleomkostninger	1	-9.352	-8.597
Andre driftsomkostninger		-22.618	-6.096
Andre driftsindtægter	5	7.604	4.652
Resultat af primær drift		-24.366	-10.041
Finansielle indtægter		129	293
Finansielle omkostninger		-410	-638
Årets resultat		-24.647	-10.386
Forslag til resultatdisponering			
Foreslået udbytte		0	0
Overført resultat		-24.647	-10.386
		-24.647	-10.386

Balance - aktiver

tkr.	Note	2016	2015
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	2	2.445.926	1.812.878
Materielle anlægsaktiver i alt		<u>2.445.926</u>	<u>1.812.878</u>
Anlægsaktiver i alt		<u>2.445.926</u>	<u>1.812.878</u>
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender			
Andre tilgodehavender	3	337.065	146.346
Periodeafgrænsningsposter		4.229	4.229
Tilgodehavender i alt		<u>341.294</u>	<u>150.575</u>
Likvide beholdninger		<u>70.655</u>	<u>39.337</u>
Omsætningsaktiver i alt		<u>411.949</u>	<u>189.912</u>
AKTIVER I ALT		<u><u>2.857.875</u></u>	<u><u>2.002.790</u></u>

Balance - passiver

tkr.	Note	2016	2015
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital	4	760.407	591.953
Egenkapital i alt		<u>760.407</u>	<u>591.953</u>
Hensatte forpligtelser			
Andre hensatte forpligtelser		6.806	0
Hensatte forpligtelser i alt		<u>6.806</u>	<u>0</u>
Gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser			
Tilskud fra Staten	5	742.859	544.263
Tilskud fra Region Midtjylland		2.390	0
Kreditinstitutter	6	858.018	532.782
Langfristede gældsforpligtelser i alt		<u>1.603.267</u>	<u>1.077.045</u>
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kreditinstitutter	6	187.058	170.871
Leverandører af varer og tjenesteydelser		230.844	140.279
Anden gæld		55.482	12.669
Periodiseret offentligt tilskud	7	14.011	9.973
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		<u>487.395</u>	<u>333.792</u>
Gældsforpligtelser i alt		<u>2.090.662</u>	<u>1.410.837</u>
PASSIVER I ALT		<u>2.857.875</u>	<u>2.002.790</u>
Honorar til interessentskabsvalgt revisor og Rigsrevision	8		
Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.	9		
Nærtstående parter	10		

Pengestrømsopgørelse

tkr.	Note	2016	2015
Resultat af primær drift		-24.366	-10.041
Pengestrøm fra primær drift før ændring i driftskapital		-24.366	-10.028
Periodiseret tilskud		-7.604	-4.652
Ændring i driftskapital	11	-50.535	-24.992
Pengestrøm fra primær drift		-82.505	-39.685
Renteomkostninger		-410	-638
Renteindtægter		129	293
Pengestrøm fra driftsaktivitet		-82.786	-40.030
Køb af materielle anlægsaktiver og forudbetalinger		-633.048	-556.953
Køb af finansielle anlægsaktiver		0	0
Pengestrøm fra investeringsaktivitet		-633.048	-556.953
Kapitalindsud fra interessenter		193.100	154.900
Tilskud Staten		206.200	0
Tilskud Region Midtjylland		2.390	0
Tilskud fra ELENA		4.038	4.279
Forudbetaling fra Aarhus Letbane Drift I/S		0	82.000
Kreditinstitutter		341.423	72.077
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet		747.151	313.256
Årets pengestrøm		31.317	-283.727
Likvider, primo		39.338	263.596
Likvider tilført ved fusion		0	59.468
Likvider, ultimo		70.655	39.337

Noter

1 Personalemkostninger

tkr.	2016	2015
Gager og lønninger	23.705	21.695
Pensioner	3.103	2.948
Andre omkostninger til social sikring	181	165
	<u>26.989</u>	<u>24.808</u>
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	<u>29</u>	<u>27</u>

Heraf er 9.352 tkr. ført i resultatopgørelsen, mens 17.637 tkr. er aktiveret.

I personaleomkostninger indgår gager til direktion og bestyrelse med 2.176 tkr. og pensioner med 328 tkr. samt periodiseret åremålsansættelsesbonus med 532 tkr.

2 Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger

tkr.	2016	2015
Kostpris 1. januar	1.812.878	1.252.531
Tilførte aktiver i forbindelse med fusion i året	0	3.394
Årets tilgang	633.048	556.953
Materielle anlægsaktiver under udførelse i alt	<u>2.445.926</u>	<u>1.812.878</u>

3 Andre tilgodehavender

tkr.	2016	2015
Tilgodehavende moms	57.667	37.508
Tilgodehavende Aarhus Kommune vedrørende tilkøb	67.839	51.709
Tilgodehavende Aarhus Universitet	580	0
Tilgodehavende Cowi	376	0
Tilgodehavende DSB vedrørende tilkøb	0	746
Tilgodehavende tilskud fra Staten	206.200	56.000
Tilgodehavende ELENA	4.038	0
Tilgodehavende Arriva	252	0
Øvrige tilgodehavender	113	383
	<u>337.065</u>	<u>146.346</u>

4 Egenkapital

Egenkapitalen pr. 31. december 2016 kan specificeres således:

tkr.	Aarhus Kommune	Region Midt- Jylland	I alt
Ejerandel	50,00 %	50,00 %	100,00 %
Egenkapital 1. januar 2016	295.977	295.976	591.953
Ordinære indskud i perioden	178.300	14.800	193.100
Justering til ejerandel	-81.751	81.751	0
Overført, jf. resultatdisponering fordelt efter ejerandel	-12.323	-12.324	-24.647
Egenkapital 31. december 2016	380.203	380.203	760.406

tkr.	Aarhus Kommune	Region Midt- Jylland	I alt
Indskud til anlæg:			
2012	73.646	11.489	85.135
2013	76.900	11.200	88.100
2014	251.800	36.900	288.700
2015	130.700	24.200	154.900
2016	178.300	21.900	200.200
	711.346	105.689	817.035
Indskud til drift:			
2013	0	7.100	7.100
2016	0	-7.100	-7.100
	0	0	0
Indskud i alt	711.346	105.689	817.035

5 Tilskud fra Staten

tkr.	Indskud fra Staten i ejer- tid (konver- teret til til- skud)	Tilskud	I alt
Tilskud fra Staten 1. april 2015	366.575	139.600	506.175
Andel af resultat i ejertid	-13.260	0	-13.260
Tilskud fra Staten efter andel af resultat 1. april 2015	353.315	139.600	492.915
Overført til tilskud	-353.315	353.315	0
Tilskud efter udtræden	0	262.200	262.200
Andel af resultat efter udtræden	0	-12.256	-12.256
Tilskud fra Staten 31. december 2016	0	742.859	742.859

Tilskud fordelt pr. år:

tkr.	I alt
2012	88.375
2013	61.400
2014	356.400
2015	56.000
2016	206.200
Tilskud i alt	768.375

Staten trådte ud af ejerskabet pr. 1. april 2015, hvor Statens indskud samt andel af resultat i ejertid i alt 353.315 tkr. blev konverteret til et tilskud.

Tilskud fra Staten er ydet til dækning af investering i anlæg samt til bygherreorganisation og nedbringes dermed i takt med at der afholdes driftsomkostninger og afskrives på anlæggene. Statens andel udgør 47 % svarende til den tidligere ejerandel.

Tilskud for 2016 udbetales i 2017 og er derfor optaget som tilgodehavende pr. 31. december 2016.

6 Kreditinstitutter

tkr.	2016	2015
Forfald efter 5 år	762.871	474.860
Forfald mellem 1 og 5 år	95.147	57.922
Langfristet del	858.018	532.782
Forfald indenfor 1 år	187.058	170.871
Kreditinstitutter i alt	1.045.076	703.653

7 Periodiseret offentligt tilskud

tkr.	2016	2015
Forudbetaling til RE:AL-projektet fra ELENA	14.011	9.973
	<u>14.011</u>	<u>9.973</u>

8 Honorar til interessentskabsvalgt revisor og Rigsrevision

tkr.	2016	2015
Honorar vedrørende lovpligtig revision	200	241
Erklæringsopgaver med sikkerhed	108	97
Skatterådgivning	84	250
Andre ydelser	644	348
Samlet honorar	<u>1.036</u>	<u>936</u>

9 Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende de forberedende arbejder og transportpakken har en samlet restværdi på 1.281 mio. kr.

Aarhus Letbane I/S blev i 2014 stævnet i 5 sager om størrelsen af erstatningerne for eksproprierede arealer. Sagerne bliver sambehandlet, og den samlede stævning udgør 5,9 mio. kr. Aarhus Letbane I/S har afvist kravet.

Ultimo 2015 er der anmeldt et erstatningskrav på foreløbigt 7,5 mio. kr. for skade som følge af spunsarbejder udført i juni 2014. Aarhus Letbane I/S har afvist kravet.

10 Nærtstående parter

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

Aarhus Kommune,
Rådhuset, 8000 Aarhus C

Region Midtjylland,
Skottenborg 26, 8800 Viborg

Transaktioner mellem parterne gennemføres på markedsmæssige vilkår.

11 Ændring i driftskapital

tkr.	2016	2015
Ændring i tilgodehavender	-190.719	7.870
Ændring i forudbetalinger, leverandørgæld og anden gæld	133.378	-32.862
Hensættelse	6.806	0
	<u>-50.535</u>	<u>-24.992</u>

Resultatopgørelse

tkr.	Note	2016	2015
Personaleomkostninger	1	-9.352	-8.597
Andre driftsomkostninger		-22.682	-6.096
Andre driftsindtægter	5	7.604	4.652
Resultat af primær drift		-24.430	-10.041
Finansielle indtægter		129	293
Finansielle omkostninger		-410	-638
Årets resultat		-24.711	-10.386
Forslag til resultatdisponering			
Foreslået udbytte		0	0
Overført resultat		-24.711	-10.386
		-24.711	-10.386

Balance

tkr.	Note	2016	2015
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	2	2.215.336	1.812.878
Materielle anlægsaktiver i alt		<u>2.215.336</u>	<u>1.812.878</u>
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	3	50	0
Finansielle anlægsaktiver i alt		<u>50</u>	<u>0</u>
Anlægsaktiver i alt		<u>2.215.386</u>	<u>0</u>
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender			
Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder		288.237	0
Andre tilgodehavender	4	279.398	146.346
Periodeafgrænsningsposter		4.229	4.229
Tilgodehavender i alt		<u>571.864</u>	<u>150.575</u>
Likvide beholdninger		<u>70.605</u>	<u>39.337</u>
Omsætningsaktiver i alt		<u>642.469</u>	<u>189.912</u>
AKTIVER I ALT		<u>2.857.855</u>	<u>2.002.790</u>

Balance

tkr.	Note	2016	2015
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital	5	760.343	591.953
Egenkapital i alt		<u>760.343</u>	<u>591.953</u>
Hensatte forpligtelser			
Andre hensatte forpligtelser		6.806	0
Hensatte forpligtelser i alt		<u>6.806</u>	<u>0</u>
Gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser			
Tilskud fra Staten	6	742.859	544.263
Tilskud fra Region Midtjylland		2.390	0
Kreditinstitutter	7	858.018	532.782
Langfristede gældsforpligtelser i alt		<u>1.603.267</u>	<u>1.077.045</u>
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kreditinstitutter	7	187.058	170.871
Gæld til tilknyttede virksomheder		45	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser		230.843	140.279
Anden gæld		55.482	12.669
Periodiseret offentligt tilskud	8	14.011	9.973
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		<u>487.439</u>	<u>333.792</u>
Gældsforpligtelser i alt		<u>2.090.706</u>	<u>1.410.837</u>
PASSIVER I ALT		<u>2.857.855</u>	<u>2.002.790</u>
Honorar til interessentskabsvalgt revisor og Rigsrevision	9		
Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.	10		
Nærtstående parter	11		

Noter

1 Personalemkostninger

Der henvises til note 1 i koncernregnskabet.

2 Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger tkr.

	2016	2015
Kostpris 1. januar	1.812.878	1.252.531
Tilførte aktiver i forbindelse med fusion i året	0	3.394
Årets tilgang	633.048	556.953
Årets afgang	-230.590	0
Materielle anlægsaktiver under udførelse i alt	<u>2.215.336</u>	<u>1.812.878</u>

3 Finansielle anlægsaktiver

	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder
Kostpris 1. januar 2016	0
Tilgang	50
Afgang	0
Kostpris 31. december 2016	<u>50</u>
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2016	<u>50</u>

Dattervirksomheder	Retsform	Hjemsted	Ejerandel
Aarhus Letbane Ejendomme ApS	Anpartsselskab	Aarhus	100 %

4 Andre tilgodehavender

tkr.	2016	2015
Tilgodehavende moms	0	37.508
Tilgodehavende Aarhus Kommune vedrørende tilkøb	67.839	51.709
Tilgodehavende Aarhus Universitet	580	0
Tilgodehavende Cowi	376	0
Tilgodehavende DSB vedrørende tilkøb	0	746
Tilgodehavende tilskud fra Staten	206.200	56.000
Tilgodehavende ELENA	4.038	0
Tilgodehavende Arriva	252	0
Øvrige tilgodehavender (primært depositum)	113	383
	279.398	146.346

5 Egenkapital

Egenkapitalen pr. 31. december 2016 kan specificeres således:

tkr.	Aarhus Kommune	Region Midt- Jylland	I alt
Ejerandel	50,00 %	50,00 %	100,00 %
Egenkapital 1. januar 2016	295.977	295.976	591.953
Ordinære indskud i perioden	178.300	14.800	193.100
Justering til ejerandel	-81.750	81.750	0
Overført, jf. resultatdisponering fordelt efter ejerandel	-12.355	-12.356	-24.711
Egenkapital 31. december 2016	380.172	380.170	760.342

tkr.	Aarhus Kommune	Region Midt- Jylland	I alt
Indskud til anlæg:			
2012	73.646	11.489	85.135
2013	76.900	11.200	88.100
2014	251.800	36.900	288.700
2015	130.700	24.200	154.900
2016	178.300	21.900	200.200
	711.346	105.689	817.035
Indskud til drift:			
2013	0	7.100	7.100
2016	0	-7.100	-7.100
	0	0	0
Indskud i alt	711.346	105.689	817.035

6 Tilskud fra Staten

Der henvises til note 5 i koncernregnskabet.

7 Kreditinstitutter

Der henvises til note 6 i koncernregnskabet.

8 Periodiseret offentligt tilskud

Der henvises til note 7 i koncernregnskabet.

9 Honorar til interessentskabsvalgt revisor og Rigsrevision

Der henvises til note 8 i koncernregnskabet.

10 Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende de forberedende arbejder og transportpakken har en samlet restværdi på 1.281 mio. kr.

Aarhus Letbane I/S blev i 2014 stævnet i 5 sager om størrelsen af erstatningerne for eksproprierede arealer. Sagerne bliver sambehandlet, og den samlede stævning udgør 5,9 mio. kr. Aarhus Letbane I/S har afvist kravet.

Ultimo 2015 er der anmeldt et erstatningskrav på foreløbigt 7,5 mio. kr. for skade som følge af spunsarbejder udført i juni 2014. Aarhus Letbane I/S har afvist kravet.

Aarhus Letbane I/S har indgået en lejekontrakt vedrørende kontorlejemålet, som kan opsiges med 6 måneders varsel. Den samlede forpligtelse vedrørende denne kontrakt udgør 179 t.kr pr. 31. december 2016.

11 Nærtstående parter

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

Aarhus Kommune,
Rådhuset, 8000 Aarhus C

Region Midtjylland,
Skottenborg 26, 8800 Viborg

Aarhus Letbane I/S ejer følgende selskab 100%:

Aarhus Letbane Ejendomme ApS

P.Hjort-Lorenzens Vej 71-95, 8000 Aarhus C

Transaktioner mellem parterne gennemføres på markedsmæssige vilkår.



Midt på året begyndte arbejdet med at etablere kørestrøm for alvor. Her fra en 1.500 meter lang strækning omkring Øllegårdsvej i Viby, der benyttes til test af letbanetogene. Chili Foto.