

Årsrapport 2017

Aarhus Letbane I/S

1. januar – 31. december 2017

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

CVR: 34704724
info@aarhusletbane.dk
letbanen.dk



Indhold

Ledelsespåtegning	3
De uafhængige revisorers erklæringer	4
Ledelsesberetning.....	7
Anvendt regnskabspraksis	31
Koncernregnskab	
Resultatopgørelse.....	35
Balance - aktiver	36
Balance - passiver	37
Pengestrømsopgørelse	38
Egenkapitalopgørelse	39
Noter.....	40
Moderselskab	
Resultatopgørelse.....	45
Balance - aktiver	46
Balance - passiver	47
Egenkapitalopgørelse	48
Noter.....	49

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2017 for Aarhus Letbane I/S.

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

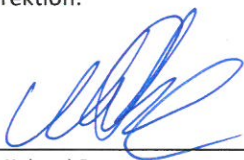
Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2017 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2017.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og 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.

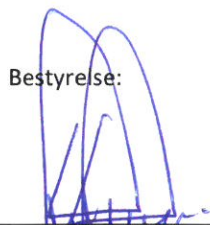
Aarhus, den 15. marts 2018

Direktion:



Michael Borre

Bestyrelse:



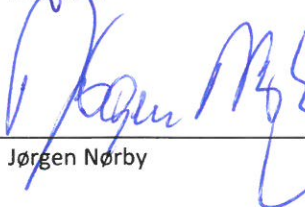
Steen Stavnbo
Formand



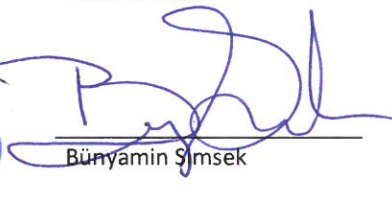
Arne Lægaard
Næstformand



Flemming Knudsen



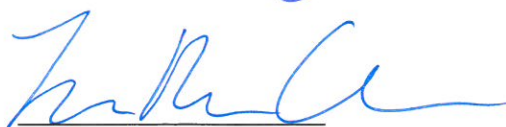
Jørgen Nørby



Bünyamin Sımsek



Keld Hvalsø Nedergaard



Jan Ravn Christensen

De uafhængige revisorers 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 2017, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes 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 2017 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2017 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 revisionsskik, 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 revisionsskik altid vil afdække 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 regnskabsbrugere 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 revisionsskik, 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 tilsidesættelse 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 revisionsskik 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 bevilninger, 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.

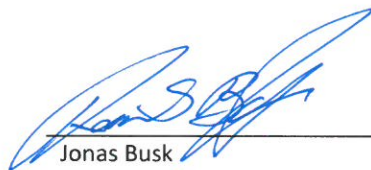
Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom.

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

Aarhus, den 15. marts 2018
Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28



Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor
MNE nr.: mne21334



Jonas Busk
statsaut. revisor
MNE nr.: mne42771

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

Steen Stavnsbo (formand)
Arne Lægaard (næstformand)
Flemming Knudsen
Jørgen Nørby
Bünyamin Simsek
Keld Hvalsø Nedergaard
Jan Ravn Christensen

Direktion

Michael Borre

Revision

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
Værkmestergade 25
8000 Aarhus C

Ejerforhold

Aarhus Kommune, 50%
Region Midtjylland, 50 %

Ledelsesberetning (fortsat)

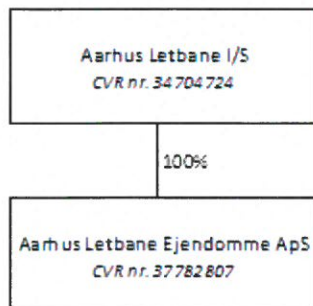
Hoved- og nøgletal

tkr.	2017	2016	2015	2014	2013
Hovedtal					
Resultat af ordinær primær drift	-67.856	-24.366	-10.041	-10.461	-9.306
Af- og nedskrivninger	-638.425	0	0	0	0
Resultat af finansielle poster	-633	-281	-345	471	-144
Årets resultat	-706.914	-24.647	-10.386	-9.990	-9.450
Anlægsaktiver	2.296.306	2.445.926	1.812.878	1.252.531	349.863
Omsætningsaktiver	342.665	411.949	189.912	361.769	36.005
Aktiver i alt (balancesum)	2.638.971	2.857.875	2.002.790	1.614.300	385.868
Egenkapital					
Kortfristede gældsforpligtelser	627.955	487.395	333.792	187.717	78.057
Pengestrøm fra driftsaktiviteten	-99.207	-81.320	-40.030	28.674	19.012
Pengestrøm til investeringsaktiviteten	-1.035.553	-636.714	-556.953	-902.667	-229.623
Pengestrøm fra finansieringsaktiviteten	1.137.589	749.351	313.256	1.128.761	200.875
Pengestrøm i alt	2.829	31.317	-283.727	254.768	-9.736
Nøgletal					
Likviditetsgrad	54,57	84,52	56,90	192,72	46,13
Soliditetsgrad	7,08	26,61	29,56	49,76	79,77
Egenkapitalforrentning	-149,26	-3,65	-1,49	-1,80	-3,97
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	29	29	27	22	15

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.

Koncernoversigt



Ledelsesberetning (fortsat)

Om Aarhus Letbane

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

Visionen 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.

Første del af Aarhus Letbane på strækningen fra Aarhus H til Aarhus Universitetshospital i Skejby via den nye havnefront åbnede den 21. december 2017.



Gennemførte kørsler i procent efter åbningen.



Antal alvorlige arbejdsulykker på letbanens arbejdspladser i 2017.



Topfart i km/t på Grenaabananen efter hastighedsopgradering.



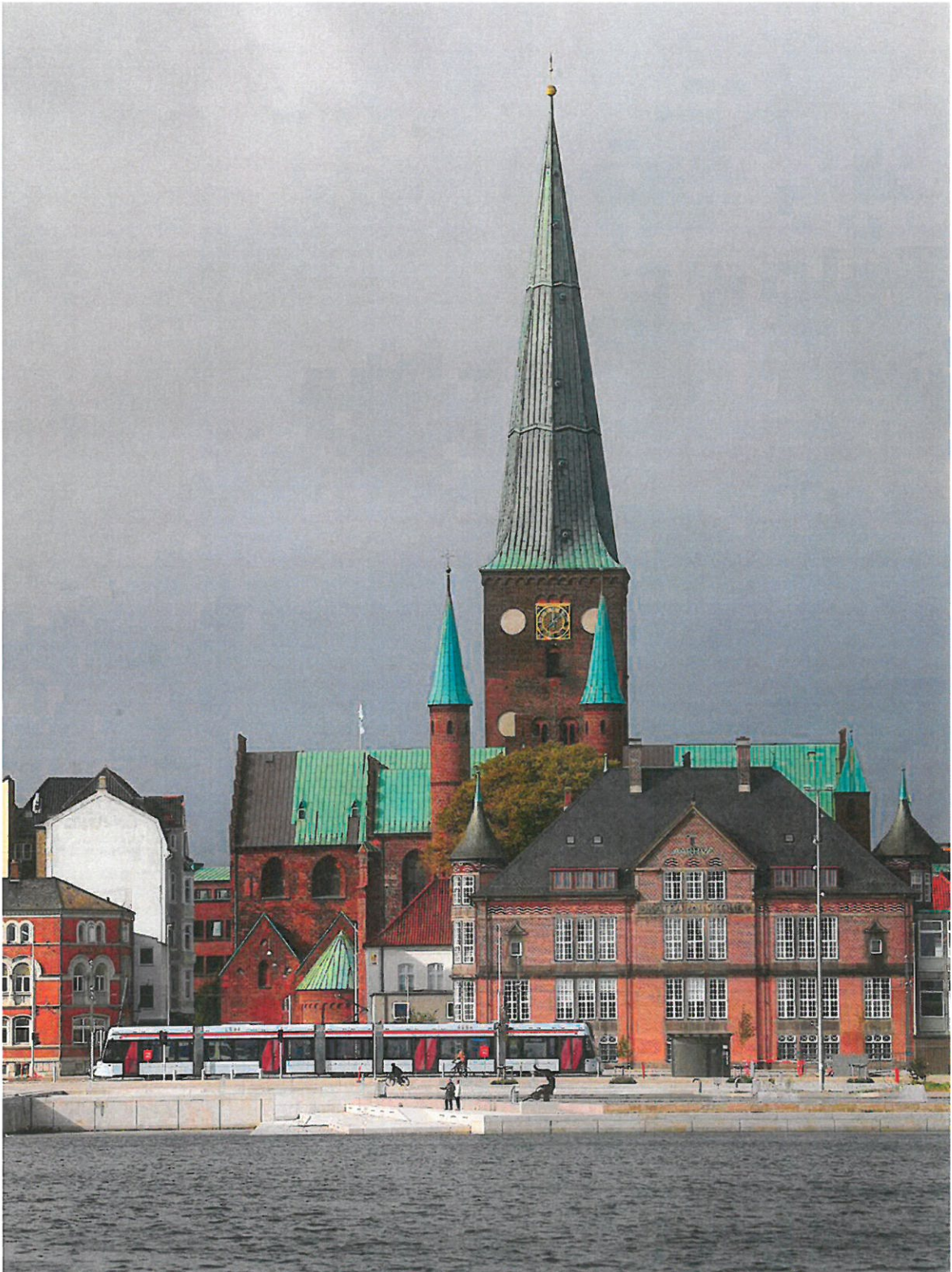
Antal kørte kilometer for Letbanen ved udgangen af 2017.



Antal artikler om Aarhus Letbane i 2. halvår 2017.



Rettidighed i procent efter åbningen.



Op til afslutningen af 2017 havde Letbanen kørt 120.000 km – det svarer til at køre tre gange jorden rundt. Chili Foto

Resumé: Aarhus Letbane skrev Danmarkshistorie i 2017



Danmarks første letbane blev indviet på Hack Kampmanns Plads i Aarhus den 21. december 2017 kl. 10. Chili Foto

2017 blev et bevæget år for Aarhus Letbane. I begyndelsen af året var der god fremdrift på anlægsarbejdet og længe så det ud til, at Danmarks første letbane kunne åbne i juni 2017. Men mod foråret måtte Aarhus Letbane dog konstatere, at ASAL-konsortiet ikke kunne holde deres del af tidsplanen. Efter et grundigt planlægningsarbejde blev den 23. september 2017 valgt som ny åbningsdato.

Sådan kom det dog ikke til at gå. Dagen før den planlagte åbning af Danmarks første letbane, meddelte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), at man ikke kunne give de nødvendige godkendelser. På det tidspunkt havde Letbanen kørt testkørsler efter køreplanen i to måneder og den uvildige assessor havde indstillet Aarhus Letbane til godkendelse. TBST var bl.a. utilfredse med den dokumentation af sikkerhedsledelsessystemet, som letbanens operatør, Keolis, havde leveret.

Lørdag den 23. september, dagen for den planlagte åbning, begyndte arbejdet med at ansøge om godkendelse på ny. Aarhus Letbane afleverede efterfølgende en ny ansøgning som aftalt med TBST, og sent den 20. december godkendte styrelsen Aarhus Letbane på en række vilkår. Aarhus Letbane var klar, og kunne åbne for passagerer allerede kl. 11 dagen efter, torsdag den 21. december.

Trods det korte varsel blev åbningen et tilløbsstykke: For at markere den historiske åbning af landets første letbane, var det gratis at køre med, og letbanetogene kørte fyldte rundt i Aarhus resten af dagen med glade og tilfredse passagerer.

Sådan har Letbanen stort set kørt siden åbningen. Letbaneførerne og trafiklederne fra letbanens operatør, Keolis, har fra første dag leveret høj rettidighed og produktivitet. Mere end 99 procent af letbanetogene har kørt til tiden, mens mindre end én procent af afgangene er blevet aflyst. Set i lyset af at Aarhus Letbane er det første letbaneanlæg, der nogensinde er taget i brug i Danmark, er det et bemærkelsesværdigt

godt resultat. Den høje rettidighed vidner om, at Aarhus Letbane og ASAL-konsortiet har bygget et velfungerende letbanesystem, mens Keolis som operatør på meget kort tid har uddannet og tilført landets første letbaneførere de rette kompetencer.

For Aarhus Letbane og selskabets samarbejdspartnere er opgaven i 2018 at fortsætte den stabile drift og samtidig færdiggøre og åbne de resterende strækninger på Etape 1 mod Odder og Grenaa hurtigst muligt.

Aktiviteter og økonomi

Årets koncernresultat udviser et underskud på -706,9 mio. kr., hvilket primært skyldes nedskrivning af anlægsaktiver på -1.183 mio. kr. samt indtægtsførte tilskud på i alt 547 mio. kr. Herudover hidrører underskuddet fra lønninger samt andre driftsomkostninger.

Aftale med Midttrafik om levering af Letbanetraffic er indgået i 2017. Billetindtægter tilfalder ikke Aarhus Letbane, men i stedet kompenseres selskabet via et driftstilskud. Med udgangspunkt i det cashflow, som den indgåede aftale genererer, er der foretaget en nedskrivningstest i overensstemmelse med anvendt regnskabspraksis. Der henvises til note 1 om særlige poster samt note 3 om materielle anlægsaktiver, for uddybning af nedskrivningen.

Årets samlede anlægsinvesteringer på koncernniveau udgør 1.035,6 mio. kr., hvilket primært dækker udgifter til projektering, ekspropriationer, forberedende arbejder og transportpakken.

Årets underskud svarer ikke til det forventede, hvilket hovedsageligt skyldes den ovenfor omtalte nedskrivning af anlægsaktiverne.

Egenkapitalen er i 2017 faldet fra 760,4 mio. kr. til 186,8 mio. kr. som følge af driftsunderskuddet på -706,9 mio. kr. samt ordinære indskud fra interessenterne.

Anlægsarbejde

2017 blev indledt med markant fremdrift på anlægsarbejdet. De sidste krydsninger i Aarhus som Nørreport og Mindet blev afsluttet først på året. Midt på året var letbaneanlægget på den indre strækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby via den nye havnefront færdigbygget med skinner, kørestrøm og signalanlæg.

En af de sidste, store anlægsopgaver på strækningen var afslutningen af anlægsarbejdet langs den nye havnefront mellem DOKK1 og Nørreport. Arbejdet på denne del af strækningen skulle koordineres med Aarhus Kommunes afsluttende arbejde med at udføre belægningen på byens nye havneplads. Her forløber letbanens to spor henover havnepladsen og er markeret ved hjælp af stelere, såkaldte 'marcipanbrød' i belægningen og beton med en ru overflade. På den måde gøres fodgængere og cyklister opmærksomme på, at de færdes tæt på et letbanespor, men de må i øvrigt krydse letbanesporene, som de vil på det meste af strækningen. Modsat den tidligere nærbane danner letbanens tracé dermed ikke længere en barriere mellem byen og havnefronten.



Ved DOKK1 og havnefronten deler Letbanen pladsen med øvrige trafikanter. De første erfaringer er gode. Chili Foto

For kørestrømsanlægget viste de dobbelte køreledninger sig at have et indbygget problem: Blæsevej fik kobberledningerne til at støde mod hinanden, hvilket resulterede i højlydte, metalliske svirp og fik en del naboer til at klage over støj. Problemet blev løst ved at montere to-tre små holdere mellem masterne, der forhindrer ledningerne i at støde sammen.

I første del af 2017 blev de sidste af i alt 29 omformerstationer, der omdanner strøm fra elnettets 10.000 volt højspænding (vekselstrøm) til 750 volt lavspænding (jævnstrøm), etableret langs med letbanestrækningen. Til sammenligning kører S-togene i København på 1.650 volt jævnstrøm, mens fjernbanen kører med vekselstrøm på 25.000 volt. Metroen i København kører på 750 volt jævnstrøm som Aarhus Letbane.

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

Undervejs har nogle borgere udtrykt bekymring for mulig elektromagnetisk stråling fra både kørestrøm og omformerstationer. 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.

Enkelte steder har placeringen af omformerstationer 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 blevet behandlet i Naturklagenævnet, der kort inde i 2017 afgjorde, at den ønskede placering er korrekt.

Henover sommeren blev de nye perroner på den indre strækning færdiggjort med de sidste detaljer som gelændere og tilhørende helleanlæg, fodgængerovergange, dræn og lignende. Teknisk udstyr som info-skærme og højtalere blev monteret og afprøvet og fungerede tilfredsstillende på alle perroner inden åbningen af den indre strækning.

I september 2017 afsluttede Banedanmark arbejdet med at udbedre og hastighedsopgradere strækningen mod Grenaa. Efterfølgende begyndte ASAL-konsortiet deres arbejde med at etablere kørestrøm, nyt signalanlæg, overkørselsanlæg og tilpasning af de eksisterende stationer til de nye letbanetog. På hele strækningen mellem Aarhus Havn og Grenaa monteres der fleksible perronforkanter, så det er muligt at køre med godstog mellem havnen i Grenaa og havnen i Aarhus.



I september 2017 afsluttede Banedanmark deres del af arbejdet med at hastighedsopgradere Grenaabanen. Chili Foto

I løbet af 2018 udfører Banedanmark den sidste del af hastighedsopgraderingen af Grenaabanen. Det sker ved at lukke en række ubevogtede overkørsler. Herefter vil det være muligt at hæve topfarten på strækningen fra 80 til 100 km/t, hvilket er en forudsætning for at indføre halvtimesdrift.

I oktober 2017 var strækningen mellem Odder og Aarhus H færdigbygget og alle sikkerhedsbærende tests udført. De eksisterende stationer er blevet tilpasset letbanetogene med nye, sænkede perronforkanter, der sikrer niveaufri ind- og udstigning. På nogle stationer mangler der fortsat at blive monteret udstyr som skilte og læskure, men det vil ske inden strækningen åbner for passagerer.

Testkørsler

I slutningen af 2016 begyndt de første testkørsler af letbanetogene på en lukket strækning af den tidligere Odderbane i Viby. 23. februar 2017 kunne Aarhus Letbane invitere danske medier med på den første køretur nogensinde i et moderne letbanetog på dansk grund. Det skete på en 800 meter lang, lukket strækning i Viby under massiv mediedækning.

I løbet af første halvdel af 2017 blev teststrækningen syd for Aarhus udvidet frem til Malling og Assedrup. Midt i maj nåede Aarhus Letbane endnu en milepæl, da de første testkørsler blev indledt i det centrale Aarhus. I første omgang med enkelte testkørsler mellem Universitetshospitalet i Skejby og Nehrus Allé, men allerede i juni strakte testkørslerne sig helt fra Skejby til Aarhus H. For første gang i Danmarkshistorien blandede letbanetog sig med den øvrige trafik: Selv om Letbanen kører i sit eget tracé på størstedelen af strækningen i det centrale Aarhus, krydser den også flere af byens mest trafikerede vejkryds og deler pladsen med fodgængere og cyklister langs den nye havnefront.

Åbning aflyst dagen før dagen

Selv om anlægsarbejdet fra starten af 2017 var langt fremme, stod det i foråret klart, at ASAL-konsortiet ikke kunne holde deres tidsplan. Det blev derfor besluttet at udskyde den planlagte åbning i juni. I stedet blev lørdag den 23. september valgt som ny åbningsdato efter et intensivt planlægningsarbejde med ASAL-konsortiet.

Arbejdet med – sammen med den uafhængige assessor – at få de nødvendige godkendelser af TBST fulgte tidsplanen. Det kom derfor som en overraskelse, at TBST fredag den 22. september, mindre end et døgn før den planlagte åbning den 23. september, meddelte at den ikke kunne godkende Aarhus Letbane.

Afvisningen var baseret på to forhold:

- TBST afviste at følge den uvildige assessors vurdering af, at Aarhus Letbane lever op til kravene om fremtidigt vedligehold. TBST ville derfor ikke godkende Aarhus Letbane som forvalter af Letbanen.
- TBST var ikke tilfreds med dokumentationen af det sikkerhedsarbejde, som letbanens operatør Keolis havde udført, og kunne derfor ikke udstede det nødvendige sikkerhedscertifikat til Keolis.

Undervejs i forløbet har Aarhus Letbane afklaret og dokumenteret næsten 3.500 sikkerhedsrelaterede emner og spørgsmål. Dokumentationen herfor er blevet vurderet og godkendt af assessor, og projektet har løbende været i dialog med TBST. Undervejs har der ikke været afgørende anmærkninger af Aarhus Letbane. Assessor har derfor vurderet, at TBST skulle give Aarhus Letbane de godkendelser, der er nødvendige for at få lov til at køre med passagerer

Efter aflysningen bad Aarhus Letbanes ejere om en redegørelse for forløbet. Den forelå mandag den 25. september og konkluderede følgende:

”Helt frem til fredag middag den 22. september 2017, havde direktionen en berettiget forventning om, at Letbanen ville åbne som planlagt på en række vilkår”. Denne vurdering var baseret på flere forhold i ugen op til åbningen:

- Det trods alt begrænsede omfang af de forhold, der manglede at blive afklaret
- Det høje antal godkendelser, der blev modtaget fra TBST i ugen op til åbningen
- Keolis godkendes som jernbanevirksomhed to dage inden åbning
- Der forelå anmærkningsfri rapporter fra assessor på alle tekniske anlæg
- Det er en velkendt udfordring at få godkendelser i hus i god tid ved meget store og komplekse anlæg
- Det er normal praksis, at baneanlæg sættes i drift med en række vilkår, der skal løses over tid

Redegørelsen, inklusive støttedokumenter, kan læses i dens fulde længde på Aarhus Kommunes hjemmeside:

<http://www.aarhus.dk/da/omkommunen/nyheder/2017/september/redegoerelse-om-sikkerhedsgodkendelsen-af-aarhus-letbane.aspx>

Aarhus Letbanes redegørelse blev behandlet af Aarhus Byråd på et byrådsmøde onsdag den 27. september. Her blev der udtalt kritik af forløbet, men der var opbakning til at lade Aarhus Letbanes direktion og bestyrelse fortsætte arbejdet med at opnå de udestående godkendelser.

Arbejdet fortsatte dagen efter aflysning

Arbejdet med at afklare alle udeståender med TBST og opnå de sidste godkendelser for at få Letbanen ud at køre så hurtigt som muligt, blev iværksat lørdag den 23. september.

Mandag den 25. september havde Aarhus Letbane rettet og indarbejdet samtlige midlertidige kommentarer fra TBST i de Tekniske Regler.

Onsdag den 27. september leverede letbanens operatør, Keolis, den ønskede plan for, hvordan operatøren ville afklare de forhold, der var rejst af TBST. Samtidig indsatte Keolis både en ny sikkerhedschef og en ny ansvarlig for certificeringsarbejdet.

Testkørslerne af Aarhus Letbane blev ligeledes genoptaget onsdag den 27. september. Samtidig blev de udvidet til for første gang at omfatte kørsel på strækningen fra Aarhus Universitetshospital i Skejby til Lisbjerg Skole. Også testkørslerne syd for Aarhus blev udvidet til at omfatte hele strækningen fra Aarhus til Odder.

Mediedækning og reaktioner

Frem til aflysningen dagen før letbanens åbning havde der både kørt en meget synlig markedsføringskampagne og været god mediedækning af den forestående åbningsfest. Aflysningen fik derfor massiv omtale og udelukkende af negativ karakter.

Kritikken rettede sig næsten udelukkende mod Aarhus Letbane. Henover weekenden kom der også mere fokus på Keolis, mens der stort set ikke blev stillet kritiske spørgsmål til TBST.

Efter aflysningen fortsatte medierne deres kritiske dækning af Aarhus Letbanes rolle i forløbet op til den sene aflysning den 22. september, bl.a. baseret på et stort antal begæringer om aktindsigt i den interne korrespondance mellem Aarhus Letbane og Aarhus Kommune op til den 23. september. De kritiske vinkler var fremherskende helt frem til åbningen den 21. december, hvorefter dækningen har været mere neutral/positiv.

Aflysningens betydning for omtalen af Aarhus Letbane understreges af de halvårslige medierapporter, som Aarhus Letbane får udarbejdet: Mens den såkaldte tonalitetscore, der måler tonen i omtalen af Aarhus Letbane var +38 pct. i første halvår i 2017, faldt den til -36 pct. i andet halvår. Samtidig steg antallet af artikler om Aarhus Letbane fra 764 i første halvår til 3.428 i andet halvår.

Aftale dækker udgifter til aflyst åbningsfest

Efter aflysningen af åbningen den 23. september undersøgte Aarhus Letbane muligheden for at gøre krav gældende mod letbanens operatør, Keolis. Ved udgangen af 2017 indgik Aarhus Letbane og Keolis i stedet en frivillig aftale efter aflysningen af letbanens åbning den 23. september.

For letbanens operatør, Keolis, fik aflysningen den afledte effekt, at Keolis fik uventede besparelser på selskabets drift. Denne besparelse valgte Keolis – per kulance - at sende videre til Aarhus Letbane, der til gengæld frafaldt alle yderligere økonomiske krav mod Keolis i forbindelse med den aflyste åbning.

Aarhus Letbane valgte for sin part at bruge en del af beløbet fra Keolis til at kompensere Aarhus Kommune for de udgifter, som kommunen havde til den aflyste åbningsfest for Letbanen den 23. september. Dermed kommer skatteyderne i Aarhus altså ikke til at betale de cirka 570.000 kr. i omkostninger, som den aflyste åbningsfest løb op i.

Folkefest for Letbanen

Mens medierne skrev kritiske historier om Aarhus Letbane, opstod der en mere positiv, folkelig modbølge i Aarhus. En lokal Facebook-gruppe fik stor opmærksomhed med deres opfordring til at 'bage i stedet for at klage'. Opfordringen til at holde en fest for at fejre letbanens snarlige åbning – uanset om den kørte med passagerer eller ej – vandt genklang hos mange aarhusianere, og lørdag den 16. december 2017 inviterede gruppen alle interesserede til at møde op på havnepladsen med kager til et kæmpe sammenskudsgilde for Letbanen.

Op mod 1.000 mennesker mødte op i det gode vejr med både kager, termokaffe, hjemmelavede letbane-plakater og ikke mindst godt humør. Aarhus-borgmester Jacob Bundsgaard var en blandt flere talere til arrangementet, der fik stor medieomtale og understregede den folkelige opbakning til byens kommende letbane.

Åbning af indre strækning 21. december



Trods kort varsel blev åbningen af Aarhus Letbane 21. december et tilløbsstykke med fyldte tog hele dagen. Chili Foto

Efter aflysningen af den planlagte letbane-åbning den 23. september blev alle kræfter sat ind på at afklare de sidste udeståender med TBST med henblik på at få en godkendelse så hurtigt som muligt.

Efter et møde den 23. november mellem TBSTs direktion og Aarhus Letbanes ejere repræsenteret ved Aarhus' borgmester og formanden for Region Midtjylland udtalte alle parter, at man forventede en godkendelse i uge 50. Aarhus Letbane afleverede opdateret materiale til TBST efter den tidsplan, der var lagt med styrelsen. Sent onsdag den 20. december i uge 51 leverede TBST godkendelsen af Aarhus Letbane. Allerede kl. 10 dagen efter kunne Aarhus Letbane indlede den officielle åbning af Danmarks første letbane. Der blev holdt taler ved regionsrådsformand Bent Hansen, rådmænd for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune Kristian Würtz samt medlem af Folketinget og næstformand for Transport- og Bygningsudvalget, Kim Christiansen, inden det første letbanetog kunne gennembryde det røde silkebånd og dermed markere åbningen af Aarhus Letbane.

Fra kl. 11 og resten af dagen blev den historiske begivenhed fejret med gratis køreture for alle interesserede. Og interessen var nærmest overvældende: Hele dagen kørte letbanetogene med ti minutter mellem afgangene, helt fyldt af østjyder nysgerrige på at prøve en tur med landets første letbane. Tilbage meldingerne var yderst positive og i medierne var vinklen typisk, at Letbanen havde været værd at vente på.

Stabil drift og høj rettidighed

Teknisk forløb premieredagen også over al forventning. På den nyåbnede strækning med i alt 12 standsningssteder fra Aarhus H og til Universitetshospitalet i Skejby kørte letbanetogene den første dag med en

rettidighed på 99,04 procent – og det til trods for, at letbanetogene i snit kørte med op til 200 passagerer eller tæt på fuld kapacitet.

Siden er den stabile drift fortsat: I perioden fra den 21. december til medio januar 2018, har mere end 99 procent af letbanetogene kørt til tiden, mens mindre end en halv procent af afgangene er blevet aflyst. Det er et bemærkelsesværdigt resultat for det første letbaneanlæg i Danmark. Den høje rettidighed vidner om, at Aarhus Letbane og ASAL-konsortiet har skabt et velfungerende og robust letbanesystem, mens Keolis på rekordtid har uddannet og tilført landets første letbaneførere de rette kompetencer.

Strækningerne mod Odder og Grenaa



Sidst i oktober 2017 var strækningen mod Odder teknisk færdigbygget, men ibrugtagningstilladelsen udestår. Chili Foto

Arbejdet på Grenaabanen tog fart i 2017, efter Banedanmark i september var færdig med deres arbejde med at hastighedsopgradere banen. Dog udestår nedlæggelse af usikrede overkørsler, inden man kan øge tophastigheden til 100 km/t på strækningen. De nye stationer Hessel og Thorsager etableres, så de er færdigbyggede inden åbning af strækningen mod Grenaa.

Hvad angår strækningen mod Odder, var anlægget færdigbygget den 25. oktober 2017, hvor alle sikkerhedsbærende tests også var gennemført. De tests der mangler, er funktionstests, som skal foretages ved højere hastigheder. Der er også planlagt en Trial Run (erfaringskørsel) periode inden åbning for kørsel med passagerer.

Forsinkelsen af den indre strækning forsinker dog også åbningen af strækningerne mod Odder og Grenaa. Processen frem mod en godkendelse og åbning af Odderbanen forløber således:

P.t. arbejder Aarhus Letbane og assessor (den uvildige tredjepart som skal sikkerhedsvurdere det materiale, Aarhus Letbane efterfølgende sender til TBST) på at færdiggøre de vilkår, som styrelsen gav i forbindelse med godkendelsen af letbanens indre strækning i Aarhus.

Samtidig arbejder Aarhus Letbane og assessor på at færdiggøre det materiale, der skal indgå i ansøgningen til TBST om ibrugtagning af Odderbanen. Sammen med assessor er der lavet en tidsplan, der drøftes med TBST.

Når de færdige ansøgninger er indsendt, har TBST brug for sagsbehandlingstid. Styrelsens servicemål på den tidskritiske ansøgning er op til seks uger, men sagsbehandlingen kan tage op til fire måneder. Undervejs i processen kan TBST stille spørgsmål til materialet.

Når ansøgningerne for Odderbanen er indsendt, fortsætter det tilsvarende arbejde med ansøgningen for Grenaabanen. På strækningen mod Grenaa vil der være en del genbrug fra godkendelsen af Odderbanen. Forventningen er derfor, at godkendelsesprocessen bliver kortere for Grenaabanen.

Når TBST har sagsbehandlet Aarhus Letbanes ansøgninger, kan styrelsen enten afvise eller godkende ansøgningen. Hvis ansøgningen godkendes, vil det typisk ske med en række vilkår, som Aarhus Letbane skal forholde sig til. Først når godkendelserne foreligger, kan Aarhus Letbane udføre de sidste funktionstest af Odderbanen, herunder give letbaneførerne det krævede strækningsskendskab. Når de er gennemført, kan Odderbanen begynde at køre med passagerer.

Som det fremgår, kan Aarhus Letbane ikke give et præcist bud på, hvornår strækningen mod Odder kan åbne for passagerdrift. Belært af erfaring ønsker Aarhus Letbane ikke at melde en åbningsdato ud, før alle nødvendige godkendelser fra TBST er modtaget. Aarhus Letbane arbejder på højtryk for, at Odderbanen og derefter Grenaabanen kan åbne så snart som muligt.

Når strækningen mod Odder åbnes, begynder Letbanen samtidig at køre på strækningen mellem Universitetshospitalet i Skejby og Lisbjerg Skole. Strækningen fra Lisbjerg til Lystrup åbner samtidig med strækningen mellem Aarhus og Grenaa.

Alle letbanetog leveret

I september 2017 leverede togproducenten Stadler det sidste af 26 letbanetogsæt: 14 af typen Stadler Variobahn, hovedsageligt til brug på den indre strækning og mod Odder, og 12 Stadler Tango, der især skal bruges på den lange strækning til Grenaa og på Odderbanen.

Jørgen Leth lægger stemme til

27. april 2017 kunne Aarhus Letbane afsløre, at den danske filminstruktør, forfatter og aarhusianer Jørgen Leth indtaler stationsnavne og servicebeskeder for Aarhus Letbane.

Nyheden fik overvældende mediedækning: Inden dagen var omme, havde den været i alle større, danske medier. TV2 Østjylland havde nyheden først og her så flere end 315.000 opslaget på stationens Facebook-side. En rekord ifølge tv-stationen selv.

Antallet af likes, delinger og kommentarer på de sociale medier kunne allerede samme dag tælles i tusinder, og langt de fleste var positive. I Odense og København blev der lavet konkurrencer om, hvilke lokale berømtheder der skal lægge stemme til de kommende letbaner der.

Jørgen Leths stemme kan høres i tre letbanetog. Tanken er, at det ikke skal være en hverdagsbegivenhed, men noget særligt at høre den markante stemme i højtalerne. På den måde lægger man også mere mærke til det, når man som passager er kommet ombord i et Jørgen Leth-tog, der i øvrigt er markeret med Leth-citater ude og inde.



Det gav stor medieomtale, da Aarhus Letbane i april fortalte, at Jørgen Leth lægger stemme til Letbanen. Chili Foto

I de øvrige letbanetog er det skuespillerinden Anna Nøhr Tolstrup, der lægger stemme til. Hendes stemme er endnu ikke er kendt fra tv eller radio, men valgt fordi den er omsorgsfuld og behagelig og besidder et lille strejf af den lokale, østjyske dialekt, der passer godt til Aarhus Letbane.

Selskabsorganisation

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

Bestyrelsen udpeges af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Der er konstitueret ny bestyrelse primo 2018, som følge af kommunalvalg i november 2017.

Driftsorganisation på plads

Mens Aarhus Letbane I/S begyndte som et anlægsselskab, er det nu også et driftsselskab. Ved udgangen af 2017 begyndte overgangen fra anlægs- til driftsselskab, der vil reducere selskabet fra knapt 30 til ca. 20 medarbejdere i løbet af 2018.

En af de primære opgaver for driftsselskabet bliver at styre samarbejdet med letbanens leverandører og samarbejdspartnere. Disse er valgt og består af:

Keolis, der som operatør uddanner og beskæftiger ca. 80 letbaneførere samt al personale til letbanens kontrolcenter.

Aarsleff Rail, der står for vedligehold af Aarhus Letbanes infrastruktur – altså skinneanlæg og kørestrøm. Godt 20 medarbejdere vil være beskæftiget med opgaven, når hele letbanesystemet er operativt.

Togproducenten Stadler, der som en del af ASAL-konsortiet skal servicere og vedligeholde letbanetogene.

Ny direktør



1. januar 2018 tiltrådte Michael Borre som ny direktør. Han har mere end 20 års erfaring fra banebranchen. Chili Foto

I forbindelse med kontraktudløb valgte Aarhus Letbanes direktør siden 2012, Claus Rehfeld Moshøj, at søge nye udfordringer ved udgangen af 2017.

1. januar 2018 tiltrådte Michael Borre stillingen som ny direktør for selskabet.

Michael Borre kommer til Aarhus Letbane med mere end 20 års erfaring med banedrift - blandt andet syv år som produktionsdirektør i Banedanmark. Ud over drift har Michael Borre erfaring med vedligehold, entreprenørvirksomhed, IT, strategisk indkøb og strategisk udvikling. Alt sammen kompetencer der bliver brug for i Aarhus Letbane, der i løbet af 2018 skal omstilles fra at være et anlægs- og driftsselskab til udelukkende at være et driftsselskab.

Michael Borre er født i 1966, uddannet Cand.merc.(mat.), reserveofficer i flyvevåbnet og har gennemført en organisationspsykologisk uddannelse.

Etape 2

I 2017 bevilgede staten 40 mio. kroner i tilskud til forundersøgelse og VVM af etape 2 af Letbanen. En del af beløbet skal bruges på at undersøge etableringen af en ny terminal i Brabrand, der kobler Letbanen op på regionaltoget, fjerntoget og busser.

Aarhus Kommune er kontraktholder med staten i forhold til de afsatte midler, mens Aarhus Letbane I/S er byggherre og rådgiver.

Efterfølgende har Aarhus Letbane etableret et udbygningssekretariat med tre medarbejdere. Udbygningssekretariatet har i samarbejde med Aarhus og Favrskov Kommuner arbejdet på at fastlægge planlægning og projektforsætninger samt udbudsstrategi for indkøb af rådgivning.

Etape 2 er fordelt på de tre delstater Brabrand, Hinnerup og Aarhus Ø. For sidstnævnte ønsker Aarhus Kommune at fremskynde projektafklaring og VVM, så projektet kan realiseres hurtigst muligt. I Aarhus Kommunes seneste budgetforlig for 2018 for overslagsårene 2019-2021 er forligsparterne enige om, at der skal afsættes penge til anlæg af letbane til Aarhus Ø.

Intern kontrol og risikostyring

Aarhus Letbane udarbejder løbende økonomisk rapportering, som sammenholder de realiserede omkostninger med budgettet. Rapporteringerne indeholder også prognoser for projektets totaløkonomi samt risikoanalyse og sendes løbende til direktion og bestyrelse. Der udarbejdes kvartals- og halvårsrapporter som reviews 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 11 gange i 2017, 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 2018 er et negativt regnskabsmæssigt resultat på ca. 148 mio. kr. Heraf udgør forventede afskrivninger og omkostninger til bygherreorganisation ca. 100 mio. Det regnskabsmæssige resultat påvirkes ikke af forventninger til billetindtægter, idet disse tilfalder Midttrafik i henhold til aftale om køb af letbanetrafik.

Egenkapitalen forventes påvirket af indskud fra interessenterne samt det negative regnskabsmæssige resultat som nævnt ovenfor.

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 og ASAL konsortiet har igennem 2017 haft modsatrettede claims af ikke uvæsentlig størrelse. Der er i efteråret 2017 indgået en Rider 4 til kontrakten, hvor alle historiske krav er handlet af, bortset fra et mindre claim på 6,8 mio. kr., der er indregnet som en hensat forpligtelse. Vi er på nuværende tidspunkt ikke bekendt med væsentlige claims, der er opstået efter indgåelse af Rider 4. Dermed er risikoen for krav indskrænket til hovedsageligt at vedrøre den tilbageværende anlægsfase. De tidsmæssige konsekvenser i forbindelse med godkendelsen fra TBST udgør dog en ikke uvæsentlig risiko i forhold til den samlede fremdrift, test og aflevering, og medfører dermed også risiko for krav fra ASAL for henholdsvis tab og meromkostninger til forlænget byggeperiode i forhold til de i Rider 4 aftalte tidsfrister.

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 pt. 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 TBST. 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 TBST 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. Ved udgangen af 2017 havde TBST godkendt den indre strækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby. Godkendelserne af Odder- og Grenaaabanen udestår.

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

Grenaabanen er i Banedanmarks netredegørelse 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.

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.

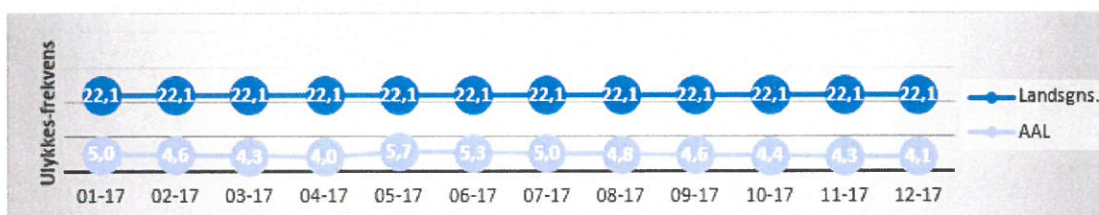
Aarhus Letbane vil fastholde stort fokus på overholdelsen af de sociale klausuler: I 2018 vil der blive nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af interessenterne og de faglige organisationer, hvor fokus vil være på udformning af fremtidige udbud og kontrakter.

b) Arbejdsmiljø & sikkerhed

Kun én arbejdsulykke i 2017

Aarhus Letbane var også i 2017 karakteriseret ved et godt arbejdsmiljø med høj sikkerhed. Ved udgangen af året var der således kun sket én arbejdsulykke, der resulterede i mere end én dags sygemelding: En medarbejder hos en underleverandør brækkede benet, da han løftede et betonfundament til en kørestrømsmast op fra en skråning, hvorved fundamentet ramte hans ben. Medarbejderen fik ingen varige mén af ulykken.

Ulykkesfrekvens er opgjort efter forholdstallet 1 mio. arbejdstimer over løbende 12 måneder. Hændelsen var den eneste alvorlige arbejdsulykke i 2017, hvor Aarhus Letbane i alt afviklede 323.786 arbejdstimer, svarende til 230 årsværk. Dette svarer til en ulykkes rate på 4,1 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.

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 i 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.

Sikkerhedskampagne

Samtidig med at testkørslerne blev intensiveret midt i 2017, lancerede Aarhus Letbane en sikkerhedskampagne. Kampagnen skulle lære østjyderne at omgås en ny trafikant i gadebilledet, der er stor, tung, bruger lang tid på at bremse og ikke kan styre uden om forhindringer.

Kampagnen bestod af flere elementer. Langs teststrækningen blev der opsat advarselsskilte i Letbanens markante røde farve, der advarede trafikanter om, at der kunne komme letbanetog fra begge sider og opfordrede gående til at benytte fodgængerfelter, når de skulle krydse sporene.



Sikkerhedskampagnen bestod af fire budskaber med en rød ballon som det gennemgående grafiske element.

Større virksomheder og institutioner tæt på teststrækningen fik udleveret plakater og en folder med fire gode råd til, hvordan man bedst omgås byens nye letbane. Opmærksomhedskampagnen blev lanceret under overskriften 'Pas på Letbanen – den er ny i trafikken' og med en rød ballon som gennemgående, visuelt element. Ballonen skulle lede tankerne hen på en anden kendt kampagne om barnet, der begynder i skole og for første gang skal ud i trafikken på egen hånd.

Kampagnens fire råd var:

- Jeg fylder måske lidt rigeligt – hold afstand til sporet, Letbanen er bredere, end du tror.
- Jeg er den stille type – hold godt øje med Letbanen, du kan ikke høre den.
- Jeg er lidt ensporet. Stå ikke på sporet – Letbanen kan ikke køre udenom.
- Jeg er laaaaang tid om at bremse – skynd dig væk fra sporet, Letbanen vejer 50 ton.

Kampagnen, der blev udviklet i samarbejde med bureauet Advice og Aarhus Kommune, blev også lanceret på Facebook og Instagram og som helsidesannoncer i Århus Onsdag.

Beredskab

I løbet af 2017 blev der også udført beredskabsøvelser med Østjyllands Brandvæsen. Det lokale brandvæsen fik undervisning i og udførte praktiske øvelser, der gør dem i stand til at håndtere nedfaldne kørestrømsledninger og løfte letbanetog, hvis de skal bjærge personer under køretøjerne i forbindelse med ulykker. Samtidig har Østjyllands Politi haft lejlighed til at træne, hvordan man kan undsætte eller anholde personer i et letbanetog.

Sikkerhed på højde med etablerede letbaner

Siden 17. juli 2017 har Keolis og Aarhus Letbane kørt testkørsler efter køreplanen og siden 21. december 2017 kommerciel drift med passagerer på strækningen fra Aarhus H til Universitetshospitalet i Skejby med op til seks afgang i timen. De første 120.000 kilometer blev rundet ved juletid – det svarer til, at Letbanen har kørt tre gange rundt om jorden.

Fra juli 2017 og frem til primo marts 2018 er der sket fire mindre uheld. I tre tilfælde har bilister overtrådt deres vigepligt og er kørt ud foran et letbanetog. I det fjerde tilfælde løb en ung mand ud foran et letbanetog ved Stjernepladsen lørdag aften den 27. januar 2018. Han blev ramt på skulderen, men kunne sendes hjem med en hudafskrabning og en forskrækkelse efter kort tids behandling på stedet.

Alle fire uheld har kun medført mindre materiel skade.

Sammenligner man med andre letbaner, svarer uheldsfrekvensen til den, der kendes fra andre letbaner efter flere års drift (f.eks. i Bergen i Norge). Det er særdeles tilfredsstillende og underbygger, at Keolis har været med til at etablere et højt sikkerhedsniveau og en god sikkerhedskultur, og at selve letbanesystemet er velfungerende.

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) 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 kommunikerer 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 elnet 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 er der via EU-projektet RE:AL implementeret 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.



Planter på Trafik- og Service Centerets tag opsuger 12 ton CO2 om året og forsinker nedsvivning af regnvand. 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 nedsvivningen 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 partikkelkoncentrationen 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.

g) Kvinder i ledelsen

Målsætningen om en andel af kvinder i ledelsen på 40 procent er ikke nået i 2017. Det underrepræsenterede køn udgør nu 0 procent af bestyrelsen, mens det i ledergruppen udgør 25 procent.

Der er konstitueret ny bestyrelse primo 2018, som følge af kommunalvalg i november 2017. Den næste udskiftning vil forventeligt ske primo 2022, hvor det tilstræbes at andelen af det underrepræsenterede køn øges til 40 pct.

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 ledelseerhverv i andre erhvervsdrivende virksomheder:

Steen Stavnsbo, formand bestyrelse

- Bestyrelsesformand, Venti A/S
- Bestyrelsesmedlem, Sonnedix Power Holdings Ltd.
- Bestyrelsesmedlem, Ventient Energy Ltd.
- Bestyrelsesmedlem, Erhverv Aarhus
- Bestyrelsesmedlem, Instant City
- Bestyrelsesmedlem, Erhvervs Politisk Netværk
- Direktion, CCI Holding 1 ApS
- Direktion, Climate Custodian Invest ApS
- Bestyrelsesmedlem, K/S SCE Solar Erlasee 2007
- Bestyrelsesmedlem, SCE Solar Erlasee 2007 Komplementaranpartsselskab
- Direktion, Ejendomsselskabet SC ApS
- Direktion, ErhvervsCentrumAarhus ApS
- Direktion, Clean Energy Invest ApS
- Direktion, Clean Energy Advisors ApS
- Direktion, Clean Energy Advisors II ApS
- Bestyrelsesmedlem, EHJ Energi A/S
- Direktion, GI SST Holding ApS
- Direktion og bestyrelsesmedlem, Dalgas Avenue 50 ApS

Arne Lægaard, næstformand bestyrelse

- Bestyrelsesmedlem, Midtjyske Jernbaner A/S samt et 100% ejet datterselskab
- Bestyrelsesmedlem, Vestforsyning A/S samt ledelsesposter i ti 100% ejede datterselskaber
- Bestyrelsesmedlem, Maabjerg Energi Center Holding A/S samt ledelsesposter i to 100% ejede datterselskaber
- Bestyrelsesmedlem, Sparekassen Thy
- Bestyrelsesmedlem, Midtjyllands Lufthavn
- Bestyrelsesmedlem, LAK Holstebro Struer
- Bestyrelsesmedlem, Maabjerg Energi Drift A/S
- Bestyrelsesmedlem, Midttrafik I/S

Flemming Knudsen, bestyrelsesmedlem

- Bestyrelsesmedlem, Fonden Vilhemsborg Festspil
- Bestyrelsesmedlem, Ejendomsselskabet Moesgård A/S

Jørgen Nørby, bestyrelsesmedlem

- ▮ Bestyrelsesmedlem, Fonden Bovbjerg Fyr
- ▮ Bestyrelsesnæstformand, Fonden for Folkeuniversitetscentret Skærum Mølle
- ▮ Bestyrelsesformand, Lemvig Gasdistribution A/S

Bünyamin Simsek, bestyrelsesmedlem

- ▮ Direktion, Lyn Invest ApS
- ▮ Direktion, BSEK Invest ApS
- ▮ Bestyrelsesformand, Savvaerket Event ApS
- ▮ Bestyrelsesformand, Østjyllands Brandvæsen

Keld Hvalsø Nedergaard, bestyrelsesmedlem

- ▮ Bestyrelsesnæstformand, Aarhus Vand A/S

Jan Ravn Christensen, bestyrelsesmedlem

- ▮ Ingen

Koncern- og årsregnskab 1. januar – 31. december

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for Aarhus Letbane I/S for 2017 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D.

Ændring i anvendt regnskabspraksis

Selskabet har med virkning fra 1. oktober 2016 implementeret lov nr. 738 af 1. juni 2015. Dette medfører følgende ændringer til indregning og måling:

1. Der skal fremover foretages årlig revurdering af restværdier på materielle anlægsaktiver. Selskabet har ingen væsentlige restværdier på materielle anlægsaktiver. Ændringen foretages derfor alene med fremadrettet virkning som en ændring af regnskabsmæssigt skøn og har ingen effekt for egenkapitalen.

Bortset fra ovenstående samt nye og ændrede præsenterings- og oplysningskrav som følge af lov nr. 738 af 1. juni 2015, er årsregnskabet 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 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

Omsætning

Omsætning består af lejeindtægter ved udlejning af ejendomme.

Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter består af Statens andel af selskabets underskud.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger omfatter omkostninger til drift af Letbanen, 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

Anlægsaktiver under opførsel

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

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

Anlægsaktiver i drift

Anlægsaktiver som er ibrugtaget måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Kostprisen svarer til nutidsværdien på tidspunktet for ibrugtagning, tillagt efterfølgende investeringer. Nutidsværdien er opgjort som de fremtidige cashflow (genindvindingsværdi). Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris, fordeles lineært over aktivernes forventede brugstid. Der er foretaget en opdeling af Letbanen i drift i bestanddele med ensartede brugstider, der udgør:

Grunde og bygninger	5-70 år
Rullende materiel	4-30 år
Infrastruktur	10-100 år

Scrapværdien er under hensyntagen til de forventede brugstider fastsat til nul. Afskrivningsmetode, restværdi og brugstid revurderes årligt og ændres, hvis der er sket en væsentlig ændring.

Værdiansættelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved afskrivning. Hvis dette er tilfældet, gennemføres en nedskrivningstest til afgørelse af, om genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi, og der nedskrives til denne lavere genindvindingsværdi.

Genindvindingsværdien er den højeste af enten nettosalgsprisen fratrukket salgsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi og under iagttagelse af forudsætningerne i budgettet, herunder at ejerne har forpligtet sig til at betale fremtidige afdrag på optaget gæld.

Genindvindingsværdien måles samlet for nært tilknyttede aktiver omfattende såvel anlæg under udførelse som de idriftsatte anlæg, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. Et eventuelt nedskrivningsbehov fordeles på aktiverne, der indgår i den pågældende pengestrømsfrembringende enhed. En negativ genindvindingsværdi for det ene aktiv udlignes dog kun i det omfang en positiv genindvindingsværdi for det andet aktiv overstiger den regnskabsmæssige værdi heraf. Resterer der herefter et ikke fordelt nedskrivningsbehov, indregnes der en hensat forpligtelse, såfremt selskabet har en forpligtelse til at afholde yderligere omkostninger.

Nedskrivningen indregnes som udgangspunkt i resultatopgørelsen. I de tilfælde, hvor nedskrivningen kan henføres til en allerede indregnet hensat forpligtelse og derved allerede er indregnet i resultatopgørelsen, modregnes nedskrivningen i de hensatte forpligtelser som et udtryk for en anvendelse heraf.

Finansielle aktiver

Kapitalandele i dattervirksomheder måles til kostpris. I kostprisen indgår købsvederlaget opgjort til dagsværdi med tillæg af direkte købsomkostninger. Hvis der er indikation på nedskrivningsbehov, foretages nedskrivningstest. Hvor den regnskabsmæssige værdi overstiger genindvindingsværdien, nedskrives til denne lavere værdi.

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.

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser indregnes når interessentskabet har en retslig eller faktisk forpligtelse som følge af en begivenhed i regnskabsåret eller tidligere år og det er sandsynligt, at indfrielse af forpligtelsen vil medføre træk på interessentskabets ressourcer.

Hensatte forpligtelser måles som det bedste skøn over de omkostninger, der er nødvendige for på balancedagen at afvikle forpligtelserne. Hensatte forpligtelser måles til nutidsværdi.

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 nøgletalsoversigten 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	2017	2016
Omsætning	2	2.921	0
Personaleomkostninger	3	-10.038	-9.352
Andre eksterne omkostninger		-68.817	-22.618
Andre driftsindtægter	4	554.825	7.604
Af- og nedskrivninger	5	-1.185.173	0
Resultat af primær drift		-706.282	-24.366
Finansielle indtægter		214	129
Finansielle omkostninger		-846	-410
Årets resultat		-706.914	-24.647
Forslag til resultatdisponering			
Foreslået udbytte		0	0
Overført resultat		-706.914	-24.647
		-706.914	-24.647

Balance

tkr.	Note	2017	2016
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver under udførelse		870.215	2.445.926
Infrastruktur		853.387	0
Rullende materiel		342.741	0
Grunde og bygninger		229.963	0
Materielle anlægsaktiver i alt	5	<u>2.296.306</u>	<u>2.445.926</u>
Anlægsaktiver i alt		<u>2.296.306</u>	<u>2.445.926</u>
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender			
Andre tilgodehavender	6	258.621	337.065
Periodeafgrænsningsposter		10.560	4.229
Tilgodehavender i alt		<u>269.181</u>	<u>341.294</u>
Likvide beholdninger		<u>73.484</u>	<u>70.655</u>
Omsætningsaktiver i alt		<u>342.665</u>	<u>411.949</u>
AKTIVER I ALT		<u>2.638.971</u>	<u>2.857.875</u>

Balance (fortsat)

tkr.	Note	2017	2016
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital		186.792	760.407
Egenkapital i alt		<u>186.792</u>	<u>760.407</u>
Hensatte forpligtelser			
Andre hensatte forpligtelser		6.806	6.806
Hensatte forpligtelser i alt		<u>6.806</u>	<u>6.806</u>
Gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser			
Periodiseret tilskud fra Staten	7	446.545	742.859
Tilskud fra Region Midtjylland		2.390	2.390
Kreditinstitutter	8	1.368.483	858.018
Langfristede gældsforpligtelser i alt		<u>1.817.418</u>	<u>1.603.267</u>
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kreditinstitutter	8	436.382	187.058
Leverandører af varer og tjenesteydelser		178.702	230.844
Anden gæld		12.871	55.482
Periodiseret offentligt tilskud	9	0	14.011
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		<u>627.955</u>	<u>487.395</u>
Gældsforpligtelser i alt		<u>2.445.373</u>	<u>2.090.662</u>
PASSIVER I ALT		<u>2.638.971</u>	<u>2.857.875</u>
Honorar til interessentskabsvalgt revisor	10		
Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.	11		
Nærtstående parter	12		

Pengestrømsopgørelse

tkr.	Note	2017	2016
Resultat af primær drift		-706.282	-24.366
Periodiseret tilskud		-554.825	-7.604
Af- og nedskrivninger		1.185.173	0
Pengestrøm fra primær drift før ændring i driftskapital		-75.934	-31.970
Ændring i driftskapital	13	-22.641	-50.535
Pengestrøm fra primær drift		-98.575	-82.505
Renteomkostninger		-846	-410
Renteindtægter		214	129
Pengestrøm fra driftsaktivitet		-99.207	-82.786
Køb af materielle anlægsaktiver		-1.035.553	-633.048
Køb af finansielle anlægsaktiver		0	0
Pengestrøm fra investeringsaktivitet		-1.035.553	-633.048
Kapitalindsud fra interessenter		133.300	193.100
Tilskud Staten		244.500	206.200
Tilskud Region Midtjylland		0	2.390
Tilskud fra ELENA		0	4.038
Kreditinstitutter		759.789	341.423
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet		1.137.589	747.151
Årets pengestrøm		2.829	31.317
Likvider, primo		70.655	39.338
Likvider, ultimo		73.484	70.655

Egenkapitalopgørelse

Egenkapitalen pr. 31. december 2017 kan specificeres således:

tkr.	Aarhus Kommune	Region Midt- Jylland	I alt
Ejerandel	50,00 %	50,00 %	100,00 %
Egenkapital 1. januar 2017	380.203	380.203	760.406
Ordinære indskud i perioden	119.600	13.700	133.300
Justering til ejerandel	-52.950	52.950	0
Overført, jf. resultatdisponering fordelt efter ejerandel	-353.457	-353.457	-706.914
Egenkapital 31. december 2017	93.396	93.396	186.792

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
2017	119.600	13.700	133.300
	830.946	119.389	950.335
Indskud til drift:			
2013	0	7.100	7.100
2016	0	-7.100	-7.100
	0	0	0
Indskud i alt	830.946	119.389	950.335

Noter

1 Særlige poster

Årets resultat er væsentligt påvirket af nedskrivning af materielle anlægsaktiver på 1.183 mio. kr. Der er modregnet andel af statens tilskud, som har finansieret de nedskrevne aktiver på 533 mio. kr. samt tilskud fra EU-projektet ELENA på 14 mio. kr. Dvs. at nettoeffekten af nedskrivning af materielle anlægsaktiver udgør 638 mio. kr.

Der henvises til note 3 for yderligere beskrivelse af nedskrivningen.

2 Omsætning

tkr.	2017	2016
Lejeindtægter, ejendomme	2.383	0
Lejeindtægter, køretøjer	297	0
Viderefakturering af løn	241	0
	<u>2.921</u>	<u>0</u>

3 Personaleomkostninger

tkr.	2017	2016
Gager og lønninger	19.882	23.705
Pensioner	3.030	3.103
Andre omkostninger til social sikring	146	181
	<u>23.058</u>	<u>26.989</u>
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	<u>29</u>	<u>29</u>

Heraf er 10.038 tkr. ført i resultatopgørelsen, mens 13.020 tkr. er aktiveret.

I personaleomkostninger indgår gager til direktion og bestyrelse med 2.187 tkr. og pensioner med 336 tkr. samt en negativ regulering til periodiseret åremålsansættelsesbonus på 404 tkr.

4 Andre driftsindtægter

tkr.	2017	2016
Statens andel af bygherreorganisation	8.080	7.604
Tilbageført tilskud fra Staten som følge af nedskrivning	532.734	0
Tilbageført tilskud fra Elena som følge af nedskrivning	14.011	0
	<u>554.825</u>	<u>26.989</u>

Der henvises til note 7 vedrørende periodiseret tilskud fra Staten

Noter (fortsat)

5 Materielle anlægsaktiver

tkr.	Materielle anlægsaktiver under udførelse	Infrastruktur	Rullende materiel	Grunde og bygninger	I alt
Kostpris 1. januar 2017	2.445.926	0	0	0	2.445.926
Årets tilgang	1.035.553	0	0	0	1.035.553
Overførsel	-2.208.767	1.499.071	444.231	265.465	0
Kostpris 31. december 2017	1.272.712	1.499.071	444.231	265.465	3.481.479
Af- og nedskrivninger 1. januar 2017	0	0	0	0	0
Årets afskrivninger	0	-705	-908	-627	-2.240
Årets nedskrivninger	-402.497	-644.979	-100.582	-34.875	-1.182.933
Af- og nedskrivninger 31. december 2017	-402.497	-645.684	-101.490	-35.502	-1.185.173
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	870.215	853.387	342.741	229.963	2.296.306
<i>I kostprisen indgår aktiverede renter med</i>	43.454	0	0	0	43.454

Anlægsaktiverne som relaterer sig til indre strækning er ibrugtaget ved kommerciel driftsstart d. 21. december 2017.

Den idriftsatte Letbane måles jf. regnskabspraksis til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Der er ikke tidligere foretaget nedskrivninger i årsregnskabet. Aftale med Midttrafik om levering af Letbanetrafik er indgået i 2017. Billetindtægter tilfalder ikke Aarhus Letbane, men i stedet kompenseres selskabet via et driftstilskud. Med udgangspunkt i det cashflow, som den indgåede aftale genererer, er der foretaget en nedskrivningstest i overensstemmelse med anvendt regnskabspraksis. Den opgjorte genindvindingsværdi er lavere end den bogførte værdi, hvorfor der foretages nedskrivning på i alt 1.183 mio. kr., som er indregnet i resultatopgørelsen.

Værdien af anlæg af Letbanen er baseret på en opgjort genindvindingsværdi for den samlede Letbane i Aarhus Letbane I/S. Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til de fremtidige pengestrømme samt en diskonteringsfaktor (realrente) på 2,5 procent.

Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, idet der er indregnet et risikotillæg. Dette risikotillæg er baseret på et skøn og anvendelse af en lavere rente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. En rente på eksempelvis 1,5 % ville betyde en nedskrivning som var 267 mio. kr. lavere og modsat ville en rente på 3,5 procent medføre en nedskrivning der var 221 mio. kr. højere.

Statens tilskud samt RE:AL-projektets tilskud er modregnet i nedskrivningen i resultatopgørelsen i det omfang tilskuddet har finansieret de nedskrevne aktiver. Der er i alt modregnet 546,7 mio.kr. i den foretagne nedskrivning.

Noter (fortsat)

6 Andre tilgodehavender

tkr.	2017	2016
Tilgodehavende moms	43.400	57.667
Tilgodehavende Aarhus Kommune vedrørende tilkøb	65.796	67.839
Tilgodehavende Aarhus Kommune vedrørende Aarhus Ø	1.376	0
Tilgodehavende Aarhus Universitet	0	580
Tilgodehavende Cowi	0	376
Tilgodehavende tilskud fra Staten	139.900	206.200
Tilgodehavende ELENA	0	4.038
Tilgodehavende Arriva	193	252
Tilgodehavende Bane Danmark	625	0
Tilgodehavende Norddjurs Kommune	1.117	0
Tilgodehavende Odder Kommune	3.457	0
Tilgodehavende husleje	2.533	0
Øvrige tilgodehavender	224	113
	258.621	337.065

7 Periodiseret tilskud fra Staten

tkr.	Tilskud	Resultatført	I alt
Periodiseret tilskud fra Staten 1. januar 2017	768.375	-25.516	742.859
Tilskud i året	244.500	0	244.500
Dækning af bygherreomkostninger i resultatopgørelsen	0	-8.080	-8.080
Dækning af af- og nedskrivninger	0	-532.734	-532.734
Tilskud fra Staten 31. december 2017	1.012.875	-566.330	446.545

Tilskud fordelt pr. år:

tkr.	I alt
2012	88.375
2013	61.400
2014	356.400
2015	56.000
2016	206.200
2017	244.500
Tilskud i alt	1.012.875

Staten trådte ud af ejerskabet pr. 1. april 2015, hvor Statens indskud på 366.575 t.kr. samt andel af resultat i ejertid på -13.260 (i alt 353.315 t.kr.) 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 af- og nedskrives på anlæggene. Statens andel udgør 47 % svarende til den tidligere ejerandel.

Noter (fortsat)

7 Periodiseret tilskud fra Staten (fortsat)

Tilskudsansøgning for 3. kvartal 2017 på 95,3 mio. kr. er sendt i december 2017 og beløbet er udbetalt i januar 2018. Der anmodes om tilskud for 4. kvartal 2017 baseret på den godkendte årsrapport for 2017. Tilskud for 3. og 4. kvartal 2017 og er derfor optaget som tilgodehavende pr. 31. december 2017.

8 Kreditinstitutter

tkr.	2017	2016
Forfald efter 5 år	1.215.630	762.871
Forfald mellem 1 og 5 år	152.853	95.147
Langfristet del	1.368.483	858.018
Forfald indenfor 1 år	436.382	187.058
Kreditinstitutter i alt	1.804.865	1.045.076

9 Periodiseret offentligt tilskud

tkr.	2017	2016
Forudbetaling til RE:AL-projektet fra ELENA	0	14.011
	0	14.011

10 Honorar til interessentskabsvalgt revisor

tkr.	2017	2016
Honorar vedrørende lovpligtig revision	165	200
Erklæringsopgaver med sikkerhed	100	108
Skatterådgivning	157	84
Andre ydelser	560	644
Samlet honorar	982	1.036

11 Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende de forberedende arbejder, transportpakke og drift af Letbanen har en samlet restværdi på 767,4 mio. kr. Kontrakterne løber i op til 6 år fra fuld drift.

Erstatningssager

Aarhus Letbane I/S blev i 2014 stævnet i 5 sager om størrelsen af erstatningerne for eksproprierede arealer. Sagerne bliver sambehandlede 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.

Noter (fortsat)

12 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

Der er i året modtaget indskud fra interessenter jf. note 4. Herudover har der ikke været transaktioner med nærtstående parter.

13 Ændring i driftskapital

tkr.

Ændring i tilgodehavender

Ændring i forudbetalinger, leverandørgæld og anden gæld

Hensættelse

	2017	2016
	72.113	-190.719
	-94.754	133.378
	0	6.806
	<u>-22.641</u>	<u>-50.535</u>

Resultatopgørelse

tkr.	Note	2017	2016
Omsætning	2	829	0
Personaleomkostninger	3	-10.038	-9.352
Andre driftsomkostninger		-69.587	-22.682
Andre driftsindtægter	4	554.825	7.604
Af- og nedskrivninger	5	-1.184.546	0
Resultat af primær drift		-708.517	-24.430
Finansielle indtægter		214	129
Finansielle omkostninger		-823	-410
Årets resultat		-709.126	-24.711
Forslag til resultatdisponering			
Foreslået udbytte		0	0
Overført resultat		-709.126	-24.711
		-709.126	-24.711

Balance

tkr.	Note	2017	2016
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver under udførelse		870.215	2.215.336
Infrastruktur		853.387	0
Rullende materiel		342.741	0
Grunde og bygninger		0	0
Materielle anlægsaktiver i alt	5	<u>2.066.343</u>	<u>2.215.336</u>
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	6	50	50
Finansielle anlægsaktiver i alt		<u>50</u>	<u>50</u>
Anlægsaktiver i alt		<u>2.066.393</u>	<u>2.215.386</u>
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender			
Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder		229.854	288.237
Andre tilgodehavender	7	256.088	279.398
Periodeafgrænsningsposter		10.560	4.229
Tilgodehavender i alt		<u>496.502</u>	<u>571.864</u>
Likvide beholdninger		<u>73.414</u>	<u>70.605</u>
Omsætningsaktiver i alt		<u>569.916</u>	<u>642.469</u>
AKTIVER I ALT		<u>2.636.309</u>	<u>2.857.855</u>

Balance (fortsat)

tkr.	Note	2017	2016
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital		184.516	760.343
Egenkapital i alt		<u>184.516</u>	<u>760.343</u>
Hensatte forpligtelser			
Andre hensatte forpligtelser		6.806	6.806
Hensatte forpligtelser i alt		<u>6.806</u>	<u>6.806</u>
Gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser			
Periodiseret tilskud fra Staten	8	446.545	742.859
Tilskud fra Region Midtjylland		2.390	2.390
Kreditinstitutter	9	1.368.483	858.018
Langfristede gældsforpligtelser i alt		<u>1.817.418</u>	<u>1.603.267</u>
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kreditinstitutter	9	436.382	187.058
Gæld til tilknyttede virksomheder		0	45
Leverandører af varer og tjenesteydelser		178.690	230.843
Anden gæld		12.497	55.482
Periodiseret offentligt tilskud	10	0	14.011
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		<u>627.569</u>	<u>487.439</u>
Gældsforpligtelser i alt		<u>2.444.987</u>	<u>2.090.706</u>
PASSIVER I ALT		<u>2.636.309</u>	<u>2.857.855</u>
Honorar til interessentskabsvalgt revisor	10		
Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.	11		
Nærtstående parter	12		

Egenkapitalopgørelse

Egenkapitalen pr. 31. december 2017 kan specificeres således:

tkr.	Aarhus Kommune	Region Midt- Jylland	I alt
Ejerandel	50,00 %	50,00 %	100,00 %
Egenkapital 1. januar 2017	380.172	380.170	760.342
Ordinære indskud i perioden	119.600	13.700	133.300
Justering til ejerandel	-52.951	52.951	0
Overført, jf. resultatdisponering fordelt efter ejerandel	-354.563	-354.563	-709.126
Egenkapital 31. december 2017	92.258	92.258	184.516

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
2017	119.600	13.700	133.300
	830.946	119.389	950.335
Indskud til drift:			
2013	0	7.100	7.100
2016	0	-7.100	-7.100
	0	0	0
Indskud i alt	830.946	119.389	950.335

Noter

1 Særlige poster

Der henvises til note 1 i koncernregnskabet.

2 Omsætning

tkr.

Lejeindtægter, ejendomme

Lejeindtægter, køretøjer

Viderefakturering af løn

	2017	2016
	291	0
	297	0
	241	0
	<u>829</u>	<u>0</u>

3 Personaleomkostninger

Der henvises til note 3 i koncernregnskabet.

4 Andre driftsindtægter

Der henvises til note 4 i koncernregnskabet.

5 Materielle anlægsaktiver

tkr.	Materielle anlægsakti- ver under udførel	Infrastruk- tur	Rullende materiel	Grunde og bygninger	I alt
Kostpris 1. januar 2017	2.215.336	0	0	0	2.215.336
Årets tilgang	1.035.553	0	0	0	1.035.553
Overførsel	-1.978.177	1.499.071	444.231	34.875	0
Kostpris 31. december 2017	<u>1.272.712</u>	<u>1.499.071</u>	<u>444.231</u>	<u>34.875</u>	<u>3.250.889</u>
Af- og nedskrivninger 1. januar 2017	0	0	0	0	0
Årets afskrivninger	0	-705	-908	0	-1.613
Årets nedskrivninger	-402.497	-644.979	-100.582	-34.875	-1.182.933
Af- og nedskrivninger 31. december 2017	<u>-402.497</u>	<u>-645.684</u>	<u>-101.490</u>	<u>-34.875</u>	<u>-1.184.546</u>
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2017	<u>870.215</u>	<u>853.387</u>	<u>342.741</u>	<u>0</u>	<u>2.066.343</u>
<i>I kostprisen indgår aktiverede renter med</i>	<i>43.454</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>43.454</i>

Se omtale af årets nedskrivning i note 3 i koncernregnskabet.

Noter (fortsat)

6 Finansielle anlægsaktiver

	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder
Kostpris 1. januar 2017	50
Tilgang	0
Afgang	0
Kostpris 31. december 2017	<u>50</u>
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2017	<u>50</u>

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

7 Andre tilgodehavender

tkr.	2017	2016
Tilgodehavende moms	43.400	0
Tilgodehavende Aarhus Kommune vedrørende tilkøb	65.796	67.839
Tilgodehavende Aarhus Kommune vedrørende Aarhus Ø	1.376	0
Tilgodehavende Aarhus Universitet	0	580
Tilgodehavende Cowi	0	376
Tilgodehavende tilskud fra Staten	139.900	206.200
Tilgodehavende ELENA	0	4.038
Tilgodehavende Arriva	193	252
Tilgodehavende Bane Danmark	625	0
Tilgodehavende Norddjurs Kommune	1.117	0
Tilgodehavende Odder Kommune	3.457	0
Øvrige tilgodehavender	224	113
	<u>256.088</u>	<u>279.398</u>

8 Periodiseret tilskud fra Staten

Der henvises til note 7 i koncernregnskabet.

9 Kreditinstitutter

Der henvises til note 8 i koncernregnskabet.

10 Periodiseret offentligt tilskud

Der henvises til note 9 i koncernregnskabet.

Noter (fortsat)

11 Honorar til interessentskabsvalgt revisor

tkr.	2017	2016
Honorar vedrørende lovpligtig revision	145	200
Erklæringsopgaver med sikkerhed	100	108
Skatterådgivning	157	84
Andre ydelser	560	644
Samlet honorar	962	1.036

12 Kontraktlige forpligtelser og eventualposter mv.

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende de forberedende arbejder, transportpakke og drift af Letbanen har en samlet restværdi på 767,4 mio. kr. Kontrakterne løber i op til 6 år fra fuld drift.

Lejemålet på P. Hiort-Lorenzens Vej lejes af Aarhus Letbane Ejendomme ApS. Lejekontrakten kan opsiges med 6 måneders varsel, hvorfor der pr. 31. december 2017 er en kontraktlig forpligtelse på 1,1 mio. kr.

Erstatningssager

Aarhus Letbane I/S blev i 2014 stævnet i 5 sager om størrelsen af erstatningerne for eksproprierede arealer. Sagerne bliver sambehandlede 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.

13 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 Ejendommen ApS
P. Hiort-Lorenzens Vej 71-95, Aarhus C

Der er i året modtaget indskud fra interessenter jf. note 4 samt betalt husleje på 1.169 t.kr. Herudover har der ikke været transaktioner med nærtstående parter.

