

AARHUS LETBANE I/S
17. MARTS 2016



Til Erhvervsstyrelsen

Årsrapporten er fremlagt og godkendt
på selskabets ordinære interessentskabsmøde

Den 15. april 2016

Dirigent

ÅRSRAPPORT 2015

Indhold

Ledelsespåtegning	2
De uafhængige revisorers erklæringer	3
Ledelsesberetning	5
Selskabsoplysninger	5
Hoved- og nøgletal	6
Forord: Letbanen indtager byen	9
Aktiviteter og økonomi	10
Forberedende arbejder stort set afsluttet	11
Arbejdet med at anlægge skinner er godt på vej	12
Første fundamenter til kørestrømsmaster sat i jorden	13
Rejsegilde på Kontrol- og Vedligeholdelsescentret	14
Togdesign præsenteret på Godsbanen	15
Første letbanetog sat i produktion	17
Keolis valgt som operatør	18
Virksomhedsledelse	19
Usikkerheder ved indregning og måling	20
Forventet udvikling	20
Udvidelsesmuligheder	22
Kompetencer og vidensdeling	22
Særlige risici	22
Samfundsansvar	23
Hændelser efter årsregnskabets slutning	27
Bestyrelsens og direktionens ledelseshverv i erhvervsdrivende og offentlige virksomheder	28
Årsregnskab 1. januar – 31. december	30
Anvendt regnskabspraksis	30
Resultatopgørelse	33
Balance	34
Pengestrømsopgørelse	35
Noter	36

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015 for Aarhus Letbane I/S.

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

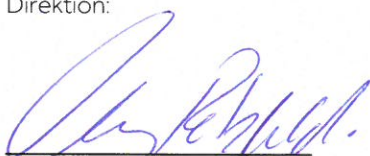
Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015.

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.

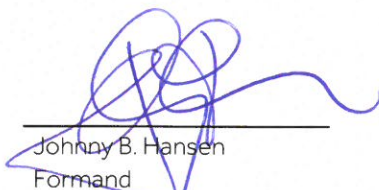
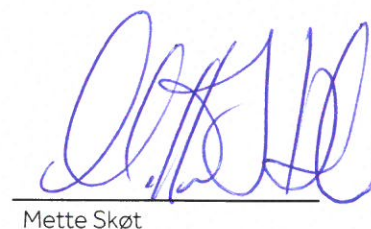
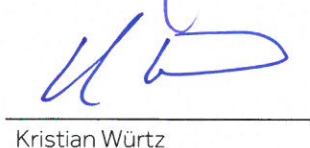
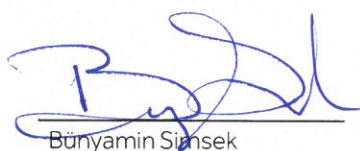
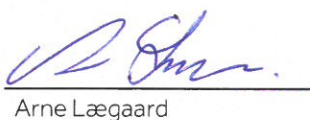
Aarhus, den 17. marts 2016

Direktion:



Claus Rehfeld Moshøj

Bestyrelse:


Johnny B. Hansen
Formand
Christian Merrill
Mette Skøt
Kristian Würtz
Bünyamin Sinsek
Poul Erik Christensen
Arne Lægaard

De uafhængige revisorers erklæringer

Til kapitalejerne i Aarhus Letbane I/S

Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Aarhus Letbane I/S for perioden 1. januar – 31. december 2015, der omfatter, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter.

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

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

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

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

Revisors ansvar

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

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

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

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

De uafhængige revisorers erklæringer

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Aarhus Letbane I/S' aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af Aarhus Letbane I/S' aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015 i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Udtalelse om ledelsesberetningen

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

Aarhus, den 17. marts 2016

Ernst & Young

Godkendt Revisionspartnerselskab



Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Ledelsesberetning

Selskabsoplysninger

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

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

Bestyrelse

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

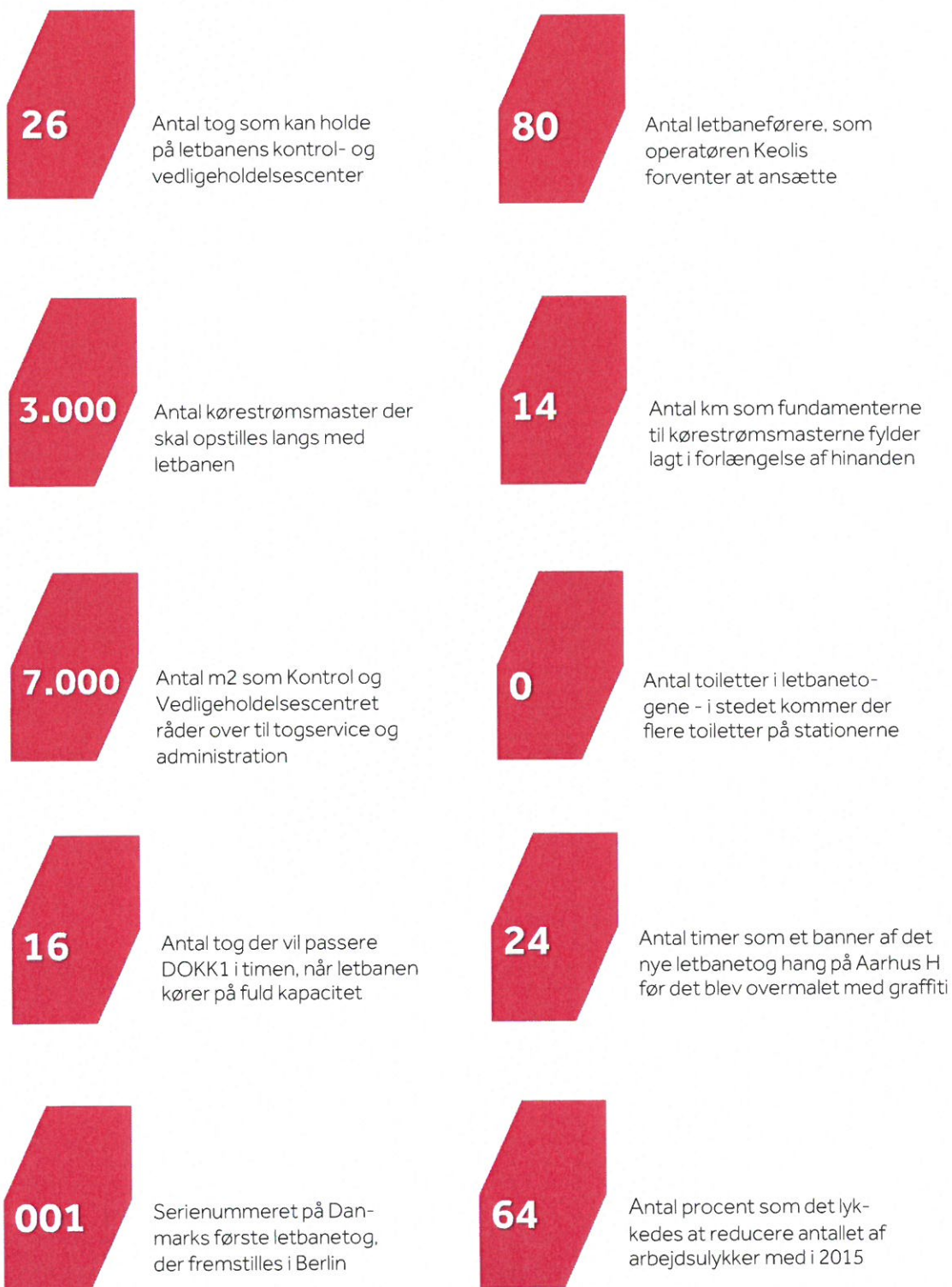
Ledelsesberetning



De første skinner er lagt på strækningen fra Lystrup over Lisbjerg til Skejby ved Universitetshospitalet. Sidst på året begyndte arbejdet med at justere sporene på plads. Chili Foto.

Ledelsesberetning

Facts om Aarhus Letbane



Ledelsesberetning

1. Forord

Letbanen indtager byen



Anlægsarbejdet blev meget synligt i det centrale Aarhus i løbet af 2015 – her udgravningen til letbanens dobbeltspor set fra bunden af Randersvej ned mod Ringgaden og Nørrebrogade. Chili Foto.

Arbejdet med at anlægge Aarhus Letbane skrider fortsat frem efter tidsplanen. I løbet af 2015 blev togene færdigdesignet og sat i produktion, de første perroner støbt, og på den indre strækning blev stort set alt forberedende anlægsarbejde afsluttet. Midt på året kunne Aarhus Letbane således indlede arbejdet med Transportpakken i form af etablering af skinner, kørestrøm og signalanlæg.

2015 bød også på valg af operatør til Danmarks første letbane og en organisationsændring, idet Aarhus Letbane I/S fremover også bliver driftsselskab for letbanen.

Sidst på året blev fire ud af syv ansøgere prækvalificeret til at byde på opgaven med at vedligeholde infrastrukturen på letbanens første etape. Vinderen af udbuddet om vedligehold forventes udpeget i september 2016.

Efter en del debat i de lokale medier blev det besluttet ikke at udstyre de nye letbanetog med toiletter. I stedet forpligter de fire kommuner langs med letbanen sig til at tilbyde eller forbedre eksisterende toiletfaciliteter på udvalgte stationer og standsningssteder.

Ledelsesberetning

Endelig lykkedes det i 2015 i dialog med de lokale fagforeninger at udarbejde de sociale klausuler, der sikrer overenskomstmæssig korrekt løn og arbejdsvilkår for entreprenørernes medarbejdere, herunder medarbejdere fra udlandet.

Generelt forløb anlægsarbejdet i 2015 uden alvorlige uheld eller udfordringer. Selv om arbejdet med at anlægge letbanen for alvor bevægede sig ind i Aarhus i 2015, har det til tider støjende og meget synlige anlægsarbejde kun resulteret i få klager. En positiv situation, der kan tilskrives erfarne entreprenører og omhyggelig projektstyring, men også stor forståelse for og tålmodighed med letbanebyggeriet fra de berørte naboer og trafikanter.

Kort om Letbanen

Første etape af Letbanen forvandler to eksisterende jernbaner – Odderbanen og Grenaa-banen – til en eldrevet letbane og forbinder banerne med et ekstra og nyt letbanespor i den centrale del af Aarhus – 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.

Som transportmiddel udvider Aarhus Letbane den kollektive trafik med en moderne, miljøvenlig og komfortabel letbane på skinner. Som anlægsprojekt er letbaneprojektet ét i en række af større byudviklingsprojekter i Aarhusområdet. Som en katalysator for vækst og udvikling er Letbanen med til at løfte Aarhusområdet fra købstæder til moderne byregion med 1,2 millioner indbyggere.

Den overordnede vision er at udbygge Aarhus Letbane til regionens svar på hovedstadens S-togsnet: Et effektivt og tidssvarende transportmiddel, der hurtigt og komfortabelt bringer sine passagerer rundt i det hurtigt voksende østjyske storbyområde.

"Planerne for en udbygning af Letbanen til Hinnerup og Brabrand er næste skridt på vejen til en trafikal 'fingerplan' for Aarhusområdet – Danmarks andet vækstcenter."

2. Aktiviteter og økonomi

Årets resultat udviser et underskud på 10,4 mio. kr., hvilket hidrører fra lønninger samt andre driftsomkostninger.

Årets samlede anlægsinvesteringer udgør 557 mio. kr., hvilket primært dækker udgifter til projektering, ekspropriationer, forberedende arbejder og transportpakken.

Årets underskud og anlægsinvesteringer svarer til det forventede. Egenkapitalen er i 2015 faldet fra 803 mio. kr. til 592 mio. kr. Egenkapitalen er påvirket af, at Staten pr. 1. april 2015 trådte ud af selskabet, hvorved at Statens indskud, som tidligere var opført under egenkapitalen, blev flyttet til en gældsforpligtelse. Herudover har ordinære indskud fra interessenterne samt overtagelsen af Aarhus Letbane Drift I/S pr. 1. oktober 2015 påvirket egenkapitalen.

Ledelsesberetning

3. Forberedende arbejder stort set afsluttet

En meget stor del af de forberedende anlægsarbejder, hvor der gøres klar til efterfølgende etablering af skinner, kørestrøm og signalanlæg, blev afsluttet i 2015.

Det gælder samtlige broer, forberedende anlægsarbejder omkring Aarhus H, på østlige plads, Nørrebrogade, Randersvej, Nehrus Allé, Olof Palmes Allé samt strækningen langs med Palle Juul-Jensens Blvd. frem til Paludan Müllers Vej i Skejby. På den videre strækning fra Paludan Müllers vej over Egådalen og frem mod Lisbjerg og Lystrup, er det forberedende anlægsarbejde også afsluttet. Dermed blev stort set alt forberedende anlægsarbejde på den indre strækning afsluttet i 2015. Kun strækningen langs den nye havnefront fra Dokk1 til Østbanetorvet udestår, fordi den friholdes for at opretholde drift på Grenaabanen frem til lukningen i august 2016.

Sikringsarbejder omkring Aarhus H er fremskredent. Gennem et innovativt samarbejde med Banedanmark forventes betydelige besparelser på den såkaldte immunisering, hvor de forskellige strømkilder på Aarhus H adskilles og isoleres.

På Nørrebrogade mellem Aarhus Universitet og Universitetshospitalet på Trøjborg blev etableringen af to nye tunneller, samt etablering af en elevatorskakt i den tredje, eksisterende tunnel ved Wilhelm Meyers Allé, afsluttet med udgangen af september.

Uforudsete udfordringer med at holde støj og vibrationer på et minimum af hensyn til både patienter og følsomt laboratorieudstyr hos naboerne, krævede undervejs en omprojektering af de to nye tunneller. Alligevel lykkedes det at færdiggøre arbejdet til tiden og inden for budgettet. Dermed undgik man, at tunnellerne skulle færdiggøres på et senere tidspunkt med de gener, som det ville have medført for både vejtrafik og den nye letbane.

De to nye tunneller er endnu ikke tilsluttet hverken hospital eller universitet. Det sker senere, når hospitalet på Nørrebrogade i 2019 flytter ud i det nye Universitetshospital i Skejby. Herefter kan der skabes god forbindelse mellem Aarhus Universitet og de tidligere hospitalsbygninger på Trøjborgvej for både fodgængere og cyklister.

Den eksisterende tunnel ved Wilhelm Meyers Allé var midlertidigt lukket i forbindelse med etableringen af den nye elevatorskakt, men åbnede igen til studiestart i slutningen af august.

Ledelsesberetning

Arbejdet med at anlægge skinner er godt på vej



På strækningen mellem Lystrup og Skejby er der anlagt skinner i ballasteret dobbeltspor – her justeres skinnerne ved Elstedvej mellem Lystrup og Lisbjerg. Chili Foto.

Efter at have afsluttet meget af det forberedende anlægsarbejde, tog Aarhus Letbane i løbet af sommeren for alvor fat på arbejdet med Transportpakken, hvor der etableres skinner, kørestrøm og signalanlæg.

I sidste halvdel af året blev der således lagt skinner i dobbeltspor på strækningen fra Lystrup til Universitetshospitalet i Skejby. På denne strækning er skinnerne hovedsageligt udlagt som traditionelle, ballasterede spor – altså skinner på betonsveller oven på granitskærver.

Sidst på året begyndte arbejdet med at justere sporene. Sporjustering sikrer, at sporene er spændingsudlignet og indjusteret, dvs. placeret rigtigt horisontalt og vertikalt samt at ballasteringen omkring svellerne er indarbejdet og komprimeret. Denne opgave kan udføres uafhængigt af de foregående arbejder.

I Lisbjerg, på strækningen fra Randersvej til Kirkestien, der udgør den kommende Lisbjerg Bygade, er dobbeltsporet udlagt som slab track – det vil sige skinner nedlagt i beton, så man kan gå, cykle og køre hen over sporene. Det samme gælder for stykket umiddelbart vest for Randersvej, hvor Letbanen kører frem til Lisbjerg Skole.

Længere mod syd, hvor Letbanen krydser Paludan Müllers Vej for at fortsætte frem til Universitetshospitalet i Skejby, blev der lagt skinner i vejkrydset i sommerferien. Det var den anden krydsning udført af Aarhus Letbane – den første blev udført på den mindre befærdede Elstedvej

Ledelsesberetning

mellem Lisbjerg og Lystrup. Alle resterende krydsninger på den indre strækning fra Aarhus H til Lystrup vil blive udført i løbet af 2016.

Første fundamenter til kørestrømsmaster sat i jorden



Sidst i 2015 begyndte arbejdet med at sætte fundamenter i jorden til kørestrømsmasterne – her på strækningen mellem Lystrup og Lisbjerg. I alt skal der placeres 3.000 master langs med Letbanen. Chili Foto.

Sidst på efteråret begyndte arbejdet med at etablere de master, der skal bære kørestrømmen til letbanetogene.

"Masterne er typisk 8,5 meter høje. Alt efter letbanestrækningens forløb, placeres de med mellem 25 og 60 meters mellemrum. I alt skal der placeres 3.000 kørestrømsmaster langs den samlede letbanestrækning på 110 km"

Første opgave er etablering af fundamenter til kørestrømsmasterne. Fundamenterne består af betonpæle, der rammes (bankes) mellem 3,5 og 5,5 meter ned i jorden. Lægger man fundamenterne i forlængelse af hinanden, strækker betonpælene sig over 14 kilometer – det svarer til længden af letbanens indre strækning i Aarhus.

Det er med andre ord en omfattende opgave, som Aarhus Letbane her har indledt. Ved udgangen af året var der placeret fundamenter til kørestrømsmaster på hele strækningen fra Lystrup til Palle Juul-Jensens Blvd. ud for Universitetshospitalet i Skejby. I 2016 fortsætter arbejdet fra Skejby og videre frem ad Olof Palmes Allé, Nehrus Allé, Randersvej, Nørrebrogade og Nørreport.

Ledelsesberetning

Da arbejdet her udføres i det allerede etablerede letbanetracé midt på vejen, vil det stort ikke medføre gener for trafikken. Ramningen, hvor betonpælene slås i jorden, vil dog forårsage nogen støj og vibrationer. Funderingsmaskinerne kan sætte op til to fundamenter i timen, og vil derfor bevæge sig relativt hurtigt gennem byen og dermed kun kortvarigt udsætte naboer for gener.

Det samme gælder på Aarhus Nærbane på strækningen fra Viby til Odder, hvor aften- og week-endlukninger gør det muligt at etablere fundamenter og samtidig bevare hverdagstrafikken på denne del af nærbanen.

Rejsegilde på kontrol- og vedligeholdelsescenteret (CMC)



I november var der rejsegilde for letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter i banegraven vest for Ringgadebroen. Den 7.000 m² store bygning indeholder værksted, kontrolcenter og administration. Chili Foto.

Opførslen af letbanens 7.000 m² store kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) nåede langt i 2015. Byggeriet blev indledt først på sommeren med en omfattende pilotering af den 27.000 m² store grund i banegraven umiddelbart vest for Ringgadebroen.

Sidst på sommeren var funderingsarbejdet afsluttet, og i september kunne entreprenøren, Gråkjær, rejse bygningens første mure. 30. november blev der holdt rejsegilde for byggeriet og ved årsskiftet blev det meste af kontrol- og vedligeholdelsescentret lukket med vinduer og porte.

Selve kontrol- og vedligeholdelsescentret kommer til at rumme værksted, depot og kontrolcenter samt omklædningsfaciliteter for letbanens ca. 80 vognførere.

Ledelsesberetning

Derudover opføres der et 5.000 m² stort overdækket parkeringsområde for Letbanens 26 togsæt, hvor natlig rengøring udføres og togene holder i læ for regn og frost. Overdækningen reducerer behovet for udvendig rengøring af letbanetogene og gør, at de hurtigere opnår driftstemperatur, hvilket sparer udgifter til strøm.

Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter er opført med bæredygtighed for øje. Taget udføres med levende grønne planter, der kan opsamle en stor del af det regnvand, der skal bruges til vask af letbanetogene og samtidig reducere varmeophobning på taget. Inde i bygningen justeres belysningen fra energisparepærer automatisk til dagslyset for at spare yderligere strøm, overskudsvarme opsamles og genbruges, lige som alle sanitære installationer udføres med vandbesparende teknologi.

Endelig er det overdækkede parkeringsområde for letbanetogene udført med en særlig tagbelægning, der i et vist omfang optager og uskadeliggør NO_x-partikler.

"I 2016 færdiggøres kontrol- og vedligeholdelsescentret med udvendig flisebelægning, skinner og kørestrøm, så det er klar til at modtage de første letbanetog til sommer."

4. Togdesign præsenteret på Godsbanen



Modellen her var en del af udstillingen om det nye design af letbanetogene, der blev fremvist ved en event på Godsbanen i Aarhus. I baggrunden ses et 33 meter langt banner af et letbanetog i fuld størrelse.

Ledelsesberetning

I juni 2015 løftede Aarhus Letbane sløret for det ind- og udvendige design af de nye letbanetog ved en presseevent og efterfølgende åbent hus på Godsbanen i Aarhus. Her var taler ved Letbanerådets formand, regionrådsformand Bent Hansen (S) og rådmænd for Teknik og Miljø i Aarhus, Kristian Würtz (S). Små hundrede gæster deltog i morgens tog lancering, mens cirka tusinde borgere kiggede ind i løbet af eftermiddagens åbent hus.

"To ord er gået igen i alle elementer af den omfattende designproces: Enkelhed og kvalitet. Letbanen har med disse karakteristika fået sin egen let genkendelige designidentitet med tydelig reference til den skandinaviske tradition for stilsikker minimalisme og høj funktionalitet."

Letbanetogenes grå farve med et strejf af blå er afstemt efter Letbanens nærhed til vandet, og er samtidig praktisk og robust i daglig brug til glæde for passagererne.

Ruderne er mørktonede og placeret i et sammenhængende vinduesbånd. Det dæmper varmen fra solen og får togene til at fremstå helstøbte og robuste.

Det stilrene og let diskrete miks af grå, blå og sorte nuancer brydes af Letbanens farverige indslag; den røde identitetsfarve. Rød tilfører ikke bare Letbanen kulør og karakter, men fungerer også som en effektiv markør af togets funktioner som fx holdegreb, stopknapper og døre.

Sæderne er et konkret eksempel på, hvordan Aarhus Letbane vil fremstå som et højklasset alternativ til biler. Betrækket i uld leveres af den internationalt anerkendte tekstilvirksomhed Kvadrat, der hører hjemme i Ebeltoft og blandt andet har leveret tekstiler til Museum of Modern Art i New York og den nye Rigsdag i Berlin.

Sammen med kunstnerduoen AVPD har Kvadrat med afsæt i det klassiske møbelstof Hallingdal udviklet et sædebetræk med en særlig farve og vævning, der tilføjer Letbanen flere egenskaber på én gang: Kvalitet, funktionalitet, slidstyrke og skandinavisk design med et kunstnerisk islæt.

Letbanens design er udarbejdet af en arkitekturgruppe bestående af Aarhus' stadsarkitekt samt repræsentanter fra Aarhus Letbane og Midttrafik samt eksterne designere fra Holscher Design, underleverandører og ASAL-konsortiet. Letbanens råd for tilgængelighed, der består af medlemmer fra Aarhus Kommunes Ælde- og Handicapråd, har også deltaget i designarbejdet med særlig fokus på at gøre de nye letbanetog attraktive og tilgængelige for alle – også for passagerer med forskellige handicaps.

Ledelsesberetning

Første letbanetog sat i produktion



Produktionen af Danmarks første letbanetog er nu så langt fremme, at vognkasserne har fået Aarhus Letbanes karakteristiske gråblå farve. Det første letbanetog kommer til Aarhus i sommeren 2016.

Produktionen af de første letbanetog til Aarhus Letbane er begyndt på togproducenten Stadlers fabrikker i Tyskland og Schweiz.

De første kvalitetskontroller (First Article Inspection) af den første Stadler Variobahn sporvogn med serienummer 001, blev gennemført af Aarhus Letbanes eksperter i september 2015. De fem vognkasser, der udgør en Variobahn sporvogn, opsvejses hos en underleverandør til Stadler. I dialog med Aarhus Letbanes eksperter har kvaliteten af det første togsæt allerede nået et højt niveau. Produktionen af det første sporvognstog af typen Tango er ligeledes begyndt på Stadlers fabrik i Altenrhein i Schweiz. Her viste den første kontrol, at kvaliteten fra begyndelsen er i top.

I 2016 øges produktionen, så Stadler fremstiller én komplet sporvogn (Variobahn) per måned på fabrikken i Berlin i Tyskland, mens det tager to måneder at fremstille et komplet sporvognstog (Tango) på Stadlers fabrik i Schweiz.

Sideløbende med produktionen af de i alt 26 letbanetog gennemføres der inspektion og kvalitetskontrol af det udstyr, der skal monteres i vognene. I slutningen af marts 2016 udføres der endelig inspektion og godkendelse af de første, færdige letbanetog – den såkaldte Factory Acceptance Test – på Stadlers fabrikker i både Tyskland og Schweiz.

Ledelsesberetning

"Inspektion og godkendelse af letbanetogene og deres tilhørende udstyr, er en omfattende opgave og indgår som en del af den samlede sikkerhedsgodkendelse, som Aarhus Letbane skal igennem."

At Aarhus Letbane er den første af sin slags i Danmark, og dermed ikke kan trække på eksisterende erfaringer og godkendelser, gør opgaven særligt omfattende. Aarhus Letbanes egne tog- og sikkerhedseksperter besøger ofte Stadlers fabrikker i både Tyskland og Schweiz for at kontrollere kvaliteten og afholde audits, hvor man gennemgår og validerer produktionen af letbanetogene og deres udstyr. Endvidere er det tyske firma VCDB hyret til at bistå med kvalitetskontrollen. VCDB har stor erfaring med at kvalitetssikre disse letbanetog fra Stadler, da de tidligere har assisteret Bergen Bybane med samme opgave.

Keolis valgt som operatør

I maj 2015 blev den internationale franske transportkoncern Keolis udpeget som operatør af Aarhus Letbane. Selskabet opererer i 15 lande over hele verden, blandt andet i Danmark, hvor 450 busser fragter passagerer på vegne af de offentlige trafikselskaber Movia, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab.

Derudover har Keolis erfaring med 16 letbaner verden over - blandt andet Bybanen i Bergen, der kører med de samme Stadler-letbanetog, som skal anvendes af Aarhus Letbane.

Keolis er allerede i gang med at sætte holdet, der skal sikre høj driftskvalitet, når Danmarks første letbane kører i 2017. Frem mod Aarhus Letbanes driftsstart i 2017, forventer selskabet at ansætte op mod 100 medarbejdere, hvoraf cirka 80 forventes at være letbaneførere. Da Aarhus Letbane er Danmarks første af sin slags, kommer en stor del af de kommende medarbejders uddannelse til at foregå i udlandet - ikke mindst hos Bybanen i Bergen. Andre medarbejdere vil modtage uddannelse hos togleverandøren Stadler i Tyskland og Schweiz. På sigt skal medarbejderne uddannes i Aarhus, når der opbygget tiltrækkelig ekspertise med Letbanen her.

Uddannelsen af de nye medarbejdere tager udgangspunkt i rammer fastlagt af Aarhus Letbane og godkendt af Trafikstyrelsen, som også efterfølgende skal godkende uddannelsesforløbet. Blandt adgangskravene for kommende letbaneførere er, at de kan opnå helbredsgodkendelse og har almindeligt kørekort.

"Valget af operatør blev foretaget efter grundige forhandlinger med tre tilbudsgivere. Keolis blev valgt ud fra en samlet vurdering af pris og kvalitet, men også på firmaets omfattende erfaring med letbanedrift, herunder indkørsel af nye letbanesystemer som eksempelvis Bybanen i Bergen."

Udover at stå for den daglige drift af Aarhus Letbane, skal Keolis styre letbanetrafikken fra kontrolcentret i letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter, stå for den løbende klargøring og rengøring

Ledelsesberetning

af letbanetogene samt udføre diverse administrationsopgaver. Til udførelse af driften af Aarhus Letbane vil Keolis etablere et nyt datterselskab under navnet Keolis Aarhus Letbane.

5. Virksomhedsledelse

Organisation

Anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S er ejet af Aarhus Kommune (50 pct.), og Region Midtjylland (50 pct.). Staten trådte ud af selskabet pr. 1. april 2015, og konverterede i den forbindelse sine indskud til tilskud.

Anlægsselskabets bestyrelse udgør den øverste ledelse og har ansvaret for, at Aarhus Letbane I/S opfylder de formål, som lovgivningen og interessentskabskontrakten foreskriver.

Bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S består af 7 medlemmer, der udpeges af Aarhus Kommune, og Region Midtjylland.

Ny bestyrelse

I november fik Aarhus Letbane ny bestyrelse. Samtidig overtog anlægsselskabet opgaverne fra driftsselskabet, således at Aarhus Letbane I/S både får ansvar for anlæg og den kommende drift af Aarhus Letbane. Medlemmerne af den nye bestyrelse for Aarhus Letbane I/S er udvalgt, så flere af medlemmerne nu har kompetencer inden for drift af selskaber og virksomheder.

Bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S har især tre opgaver:

1. Sikre at anlægsarbejdet afsluttes til tiden.
2. Sikre fortsat overholdelse af budgettet.
3. Videreudvikle Aarhus Letbane til at blive Østjyllands svar på S-toget og derved forbedre mobiliteten i hele regionen.

I 2015 blev der afholdt 6 bestyrelsesmøder og 3 interessentskabsmøder.

Anlægsselskabets direktion består af direktør Claus Rehfeld Moshøj.

Ved udgangen af 2015 var der ansat 27 medarbejdere (inkl. to ingeniørpraktikanter og en design-elev) i Aarhus Letbane I/S mod 22 medarbejdere i 2014. Stigningen skal ses i lyset af, at Aarhus Letbane I/S i november 2015 overtog alle driftsrelaterede opgaver fra Aarhus Letbane Drift I/S. 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.

Ledelsesberetning

Intern kontrol og risikostyring

"Aarhus Letbane udarbejder hver måned en økonomisk rapport, 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."

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

6. 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.

7. Forventet udvikling

Forventningerne til 2016 er et negativt driftsresultat på ca. 25 mio. kr. og samlede anlægsinvesteringer på ca. 810 mio. kr.

Ledelsesberetning



I løbet af sommeren 2015 blev der etableret en elevatorskakt i den eksisterende tunnel ved Wilhelm Meyers Allé mellem Universitetet og hospitalet på Nørrebrogade. Elevatoren fører op til letbanens standsningssted. Chilli Foto.

Ledelsesberetning

8. Udvidelsesmuligheder

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

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

Alle ovenstående punkter er vedtaget.

9. Kompetencer og vidensdeling

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

Aarhus Letbane I/S har i beskedent omfang også innovative aktiviteter i form af RE:AL-projektet, 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 letbane-projekter, der er på vej i København og Odense."

10. Særlige risici

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

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

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

I Danmark er letbaner omfattet af jernbaneloven, og skal derfor sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen. Som myndighed på området arbejder Trafikstyrelsen med udviklingen af mere detaljerede retningslinjer for anlæg og drift af letbaner, bl.a. gennem Letbaneforum, hvori også Aarhus Letbane deltager.

Ledelsesberetning

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

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

Ombygningen af vejarealer skal godkendes af vejmyndighederne efter vejlovgivningen.

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

I samarbejde med Banedanmark skal der udarbejdes en plan for at koordinere hastighedsopgraderingen af Grenaabanen med Grenaabanens ombygning fra nærbane til letbane. Samtidig skal der udarbejdes forvaltningsaftaler for den samlede letbanestrækning.

Endelig skal der ske en sikkerhedsgodkendelse af både det fysiske anlæg, letbanetog, de køreregler, der skal anvendes, og den uddannelse, der knytter sig til driften af Aarhus Letbane. Det er første gang siden etableringen af metroen i København, at der skal sikkerhedsgodkendes et samlet transportsystem (anlæg, drift, vedligehold) i en samlet pakke.

11. 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.), og der er ikke konstateret brud herpå.

ASAL konsortiet påbegyndte i 2015 bygge- og anlægsarbejder, hvilket medfører tilstedeværelse af udenlandske virksomheder og medarbejdere på byggepladserne. Aarhus Letbane arrangerede i maj et informationsmøde, hvor Ernst & Young og Dansk Byggeri gennemgik reglerne for danske løn- og arbejdsvilkår for konsortiepartnere og deres underleverandører. Aarhus Letbane har endvidere haft fællesmøde med 3F, Dansk Metal, Dansk EI-forbund samt Dansk Byggeri, og siden afholdt kvartalsvise fællesmøder med disse for at sikre løbende dialog omkring anlægsarbejderne.

Ved udgangen af året udarbejdede Aarhus Letbane en pjece på fire forskellige sprog, som uddeles til danske og udenlandske medarbejdere på arbejdspladserne og informerer dem om deres rettigheder i Danmark. Fagforeningerne og Dansk Byggeri har bidraget til indholdet i pjecen, som Aarhus Letbane I/S efterfølgende har sørget for at uddele på de relevante arbejdspladser.

Ud over ASAL konsortiets egenkontrol samt Aarhus Letbanes løbende tilsyn og audits, er Ernst & Young hyret til at foretage stikprøvevis kontrol af overholdelsen af de sociale klausuler, herunder gennemføre uanmeldte kontrolbesøg på byggepladserne, og stikprøvevist interviewe medarbejdere samt kontrollere lønsedler.

Første kontrol blev gennemført ultimo august, hvor en række arbejdere fra GCF og MTJ (underleverandør på CMC byggeriet) blev udvalgt. Denne kontrol førte ikke til bemærkninger.

Ledelsesberetning

Arbejdstilsynet har i januar, februar og maj 2015 gennemført uanmeldte besøg hos Aarhus Letbane I/S, hvor fokus lå på anlægsarbejderne, sociale klausuler og arbejdsskaderegistrering. Arbejdstilsynets besøg har ikke givet anledning til kritik.

b) Arbejdsmiljø & sikkerhed



Antallet af arbejdsulykker hos Aarhus Letbane er nu tæt på landsgennemsnittet. Chili Foto.

Et godt og sikkert arbejdsmiljø har høj prioritet for Aarhus Letbane I/S. Derfor er det glædeligt, at man efter nogle udfordringer i opstartsfasen i sidste halvdel af 2015 lykkedes med at reducere antallet af arbejdsulykker, således at den samlede frekvens af arbejdsulykker i årets sidste kvartal nåede under landsgennemsnittet.

Den positive udvikling skyldes en løbende indsats af Aarhus Letbane I/S og selskabets underleverandører.

Ud over den allerede igangsatte introduktion af nye medarbejdere og underleverandører, har Aarhus Letbane iværksat følgende initiativer, der skal nedbringe antallet af arbejdsulykker yderligere:

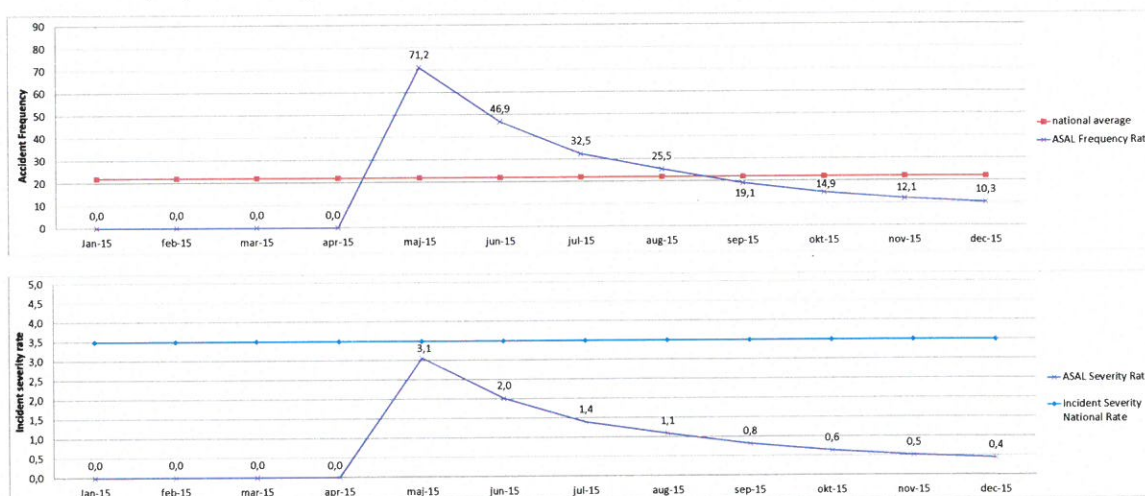
- Screeninger der identificerer farlige eller kritiske arbejder (gennemføres oftest i planlægningsfasen af nye arbejder).
- Tilpasset HSE (Health, Safety & Environment) informationspakke for ikke-danske underleverandører.
- Tilpasset uddannelse for alle ikke-danske arbejdsmiljørepræsentanter.
- Løbende udvikling og tilpasning af HSE foranstaltninger på alle igangværende pladser.

Ledelsesberetning

- ▀ Løbende koordinationsmøder mellem Aarhus Letbane I/S og ASAL-konsortiet, der sikrer ensartet håndtering af sikkerhedsrisici samt vidensdeling mellem letbanens forskellige arbejdspladser.
- ▀ Særlig fokus på sikkerhed i opstartsfasen, når arbejdet påbegyndes i byområder og tæt på befærdede veje.

Hver måned føres der statistik over antallet af arbejdsulykker. Ulykkesfrekvensen lå i 2. halvår af 2015 under landsgennemsnittet, mens den i 1. halvår lå højere (se tabel).

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



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

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

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

Ledelsesberetning

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

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

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 indgået i 2015, 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 kommunikeret til medarbejderne på et personalemøde 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.

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.

Ledelsesberetning

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

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

f) Kvinder i ledelsen

Målsætningen om en andel af kvinder i ledelsen på 40 procent er ikke nået i 2015. Interessenterne i Aarhus Letbane I/S har, i forbindelse med sammenlægningen med Aarhus Letbane Drift I/S i efteråret 2015, udpeget en ny bestyrelse med kompetencer, som er målrettet opgaver omkring etablering af letbanen. Det underrepræsenterede køn udgør nu 14 procent af bestyrelsen mod tidligere 20 procent, mens det på øvrige ledelsesniveauer udgør 20 procent.

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

12. Hændelser efter årsregnskabet afslutning

Der er ikke indtruffet betydningsfulde hændelser efter regnskabet afslutning.

Ledelsesberetning

13. Bestyrelsens og direktionens ledelseshverv i andre erhvervsdrivende virksomheder

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

Johnny B. Hansen, formand bestyrelse

- Direktør, Consigli ApS
- Direktion, UM-Management ApS
- Direktion, Umove A/S samt ledelsesposter i ni 100% ejede datterselskaber
- Bestyrelsesmedlem, C Holding af 10. maj 2007 A/S
- Bestyrelsesmedlem, Ring 3 Letbane I/S
- Bestyrelsesmedlem, Edelskov 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

Mette Skøt, bestyrelsesmedlem

- Bestyrelsesformand for WallBreaker Dynamics Holding ApS
- Bestyrelsesformand, Skøt Consulting ApS

Kristian Würtz, bestyrelsesmedlem

- Bestyrelsesformand, Østjyllands Brandvæsen
- Direktion, Lyn Invest ApS
- Direktion, BSEK Invest ApS
- Bestyrelsesformand, Savværket Event 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

Ledelsesberetning

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, Karup Lufthavn
- ▮ Bestyrelsesmedlem, LAK Holstebro Struer
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Maabjerg Energi Drift A/S
- ▮ Bestyrelsesmedlem, Midttrafik I/S

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for Aarhus Letbane I/S for 2015 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D-virksomheder.

Aarhus Letbane I/S er med regnskabsmæssig virkning pr. 1. oktober 2015 fusioneret med Aarhus Letbane Drift I/S. Fusionen er gennemført ved anvendelse af overtagelsesmetoden, hvorved Aarhus Letbane Drift I/S' aktiver og forpligtelser er indregnet til dagsværdi på fusionstidspunktet. I årsregnskabet for 2015 indgår resultatet for Aarhus Letbane Drift I/S med 3 måneder for perioden 1. oktober – 31. december 2015 svarende til et negativt resultat på 1,6 mio. kr. Sammenligningstal er ikke tilpasset.

Regnskabspraksis er i øvrigt uændret i forhold til tidligere år.

Omregning af fremmed valuta

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

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

Resultatopgørelse

Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter består af Statens andel af selskabets underskud.

Andre driftsomkostninger

Andre driftsomkostninger omfatter omkostninger til administration, lokaler, konsulentonorar 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.

Årsregnskab 1. januar – 31. december

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 gruppe af aktiver. Der foretages nedskrivning til genindvindingsværdien, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi. Som genindvindingsværdi anvendes den højeste værdi af nettosalgspris og kapitalværdi. Kapitalværdien opgøres som nutidsværdien af de forventede nettoindtægter fra anvendelsen af aktivet eller aktivgruppen.

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 nettorealiseringsværdi.

Offentlige tilskud

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

Periodeafgrænsningsposter (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.

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Pengestrøm fra investeringsaktivitet

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

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

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

Likvider

Likvider omfatter likvide beholdninger.

Nøgletal

Nøgletal er beregnet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & 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:	$\frac{\text{Ordinært resultat efter skat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Resultatopgørelse

tkr.	Note	2015	2014
Personaleomkostninger	1	-8.597	-7.267
Andre driftsomkostninger		-6.096	-3.194
Andre driftsindtægter	5	4.652	0
Resultat af primær drift		-10.041	-10.461
Finansielle indtægter		293	477
Finansielle omkostninger		-638	-6
Årets resultat		-10.386	-9.990
Forslag til resultatdisponering			
Foreslået udbytte		0	0
Overført resultat		-10.386	-9.990
		-10.386	-9.990

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Balance

tkr.	Note	2015	2014
AKTIVER			
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	2	1.812.878	1.252.531
Anlægsaktiver i alt		1.812.878	1.252.531
Omsætningsaktiver			
Tilgodehavender			
Andre tilgodehavender	3	146.346	98.173
Periodeafgrænsningsposter		4.229	0
Tilgodehavender i alt		150.575	98.173
Likvide beholdninger		39.337	263.596
Omsætningsaktiver i alt		189.912	361.769
AKTIVER I ALT		2.002.790	1.614.300
PASSIVER			
Egenkapital			
Egenkapital	4	591.953	803.322
Egenkapital i alt		591.953	803.322
Gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser			
Tilskud fra Staten	5	544.263	139.600
Forudbetaling fra Aarhus Letbane Drift I/S		0	483.661
Kreditinstitutter	6	532.782	0
Langfristede gældsforpligtelser i alt		1.077.045	623.261
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kreditinstitutter	6	170.871	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser		140.279	175.225
Anden gæld		12.669	6.798
Periodiseret offentligt tilskud	7	9.973	5.694
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		333.792	187.717
Gældsforpligtelser i alt		1.410.837	810.978
PASSIVER I ALT		2.002.790	1.614.300
Honorar til interessentskabsvalgt revisor og Rigsrevision	8		
Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.	9		
Nærtstående parter	10		
Ændring i driftskapital	11		

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Pengestrømsopgørelse

tkr.	Note	2015	2014
Resultat af primær drift		-10.041	-10.461
Pengestrøm fra primær drift før ændring i driftskapital		-10.028	-10.461
Periodiseret tilskud		-4.652	0
Ændring i driftskapital	11	-24.992	38.664
Pengestrøm fra primær drift		-39.685	28.203
Renteomkostninger		-638	-6
Renteindtægter		293	477
Pengestrøm fra driftsaktivitet		-40.030	28.674
Køb af materielle anlægsaktiver og forudbetalinger		-556.953	-902.667
Pengestrøm fra investeringsaktivitet		-556.953	-902.667
Kapitalindskud fra interessenter		154.900	505.500
Tilskud fra Staten		0	139.600
Tilskud fra ELENA		4.279	0
Forudbetaling fra Aarhus Letbane Drift I/S		82.000	483.661
Kreditinstitutter		72.077	0
Pengestrøm fra finansieringsaktivitet		313.256	1.128.761
Årets pengestrøm		-283.727	254.768
Likvider, primo		263.596	8.828
Likvider tilført ved fusion		59.468	0
Likvider, ultimo		39.337	263.596

Årsregnskab 1. januar – 31. december

Noter

1 Personaleomkostninger

tkr.	2015	2014
Gager og lønninger	21.695	20.128
Pensioner	2.948	2.743
Andre omkostninger til social sikring	165	198
	<u>24.808</u>	<u>23.069</u>
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	<u>27</u>	<u>22</u>

Heraf er 8.597 tkr. ført i resultatopgørelsen, mens 16.211 tkr. er aktiveret.

I personaleomkostninger indgår gager til direktion og bestyrelse med 1.905 tkr. og pensioner med 330 tkr. samt periodiseret åremålsansættelsesbonus med 532 tkr.

2 Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger

tkr.	2015	2014
Kostpris 1. januar	1.252.531	349.863
Tilførte aktiver i forbindelse med fusion i året	3.394	0
Årets tilgang	<u>556.953</u>	<u>902.668</u>
Materielle anlægsaktiver under udførsel i alt	<u>1.812.878</u>	<u>1.252.531</u>

3 Andre tilgodehavender

tkr.	2015	2014
Tilgodehavende moms	37.508	5.812
Tilgodehavende Aarhus Universitet vedrørende tunneller Nørrebrogade	0	938
Tilgodehavende Aarhus Kommune vedrørende tilkøb	51.709	49.410
Tilgodehavende hos Aarhus Letbane Drift I/S	0	41.061
Tilgodehavende Arkil	0	698
Tilgodehavende DSB vedrørende tilkøb	746	0
Tilgodehavende tilskud fra Staten	56.000	0
Øvrige tilgodehavender (primært depositum)	<u>383</u>	<u>254</u>
	<u>146.346</u>	<u>98.173</u>

Årsregnskab 1. januar – 31. december

4 Egenkapital

Egenkapitalen pr. 31. december 2015 kan specificeres således:

tkr.	Staten	Aarhus Kommune	Region Midt- jylland	I alt
Ejerandel	0,00 %	50,00 %	50,00 %	100,00 %
Egenkapital 1. januar 2015	377.561	379.168	46.593	803.322
Ordinære indskud i året	0	130.700	24.200	154.900
Tilført egenkapital i forbindelse med fusion	0	-1.284	-1.284	-2.568
Justering til ejerandel	-22.825	-207.499	230.324	0
Overført, jf. resultatdisponering fordelt efter ejerandel	-1.421	-5.108	-3.857	-10.386
Overført til tilskud pr. 1. april 2015	-353.315	0	0	-353.315
Egenkapital 31. december 2015	0	295.977	295.976	591.953

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

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
	533.046	83.789	616.835
Indskud til drift:			
2013	0	7.100	7.100
	0	7.100	7.100
Indskud i alt	533.046	90.889	623.935

Årsregnskab 1. januar – 31. december

5 Tilskud fra Staten

tkr.	Indskud fra Staten i ejertid (konverteret til tilskud)	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	56.000	56.000
Andel af resultat efter udtræden	0	-4.652	-4.652
Tilskud fra Staten 31. december 2015	0	544.263	544.263

Tilskud fordelt pr. år:

tkr.	I alt
2012	88.375
2013	61.400
2014	356.400
2015	56.000
Tilskud i alt	562.175

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 2015 opkræves i 2016 og er derfor optaget som tilgodehavende pr. 31. december 2015.

6 Kreditinstitutter

tkr.	2015	2014
Forfald efter 5 år	474.860	0
Forfald mellem 1 og 5 år	57.922	0
Langfristet del	532.782	0
Forfald indenfor 1 år	170.871	0
Kreditinstitutter i alt	703.653	0

Årsregnskab 1. januar – 31. december

7 Periodiseret offentligt tilskud

tkr.	2015	2014
Forudbetaling til RE:AL-projektet fra ELENA	9.973	5.694
	<u>9.973</u>	<u>5.694</u>

8 Honorar til interessentskabsvalgt revisor og Rigsrevision

tkr.	2015	2014
Honorar vedrørende lovpligtig revision	241	350
Erklæringsopgaver med sikkerhed	97	0
Skatterådgivning	250	0
Andre ydelser	348	0
Samlet honorar	<u>936</u>	<u>350</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 1.469 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 er uopsigelig frem til 31. marts 2016, hvorefter den kan opsiges med 6 måneders varsel. Den samlede forpligtelse vedrørende denne kontrakt udgør 254 t.kr pr. 31. december 2015.

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 markedsæssige vilkår.

11 Ændring i driftskapital

tkr.	2015	2014
Ændring i tilgodehavender	7.870	-70.996
Ændring i forudbetalinger, leverandørgæld og anden gæld	-32.862	109.660
	<u>-24.992</u>	<u>38.664</u>

Årsregnskab 1. januar – 31. december



Henover sommeren begyndte arbejdet med at gøre plads til et dobbelt letbanespor på Olof Palmes Allé. Anlægsarbejdet medfører nye trafikale forhold i området, hvor al trafik fremover skal køre højre ind og høje ud på Olof Palmes Allé. Chili Foto.

Årsregnskab 1. januar – 31. december