

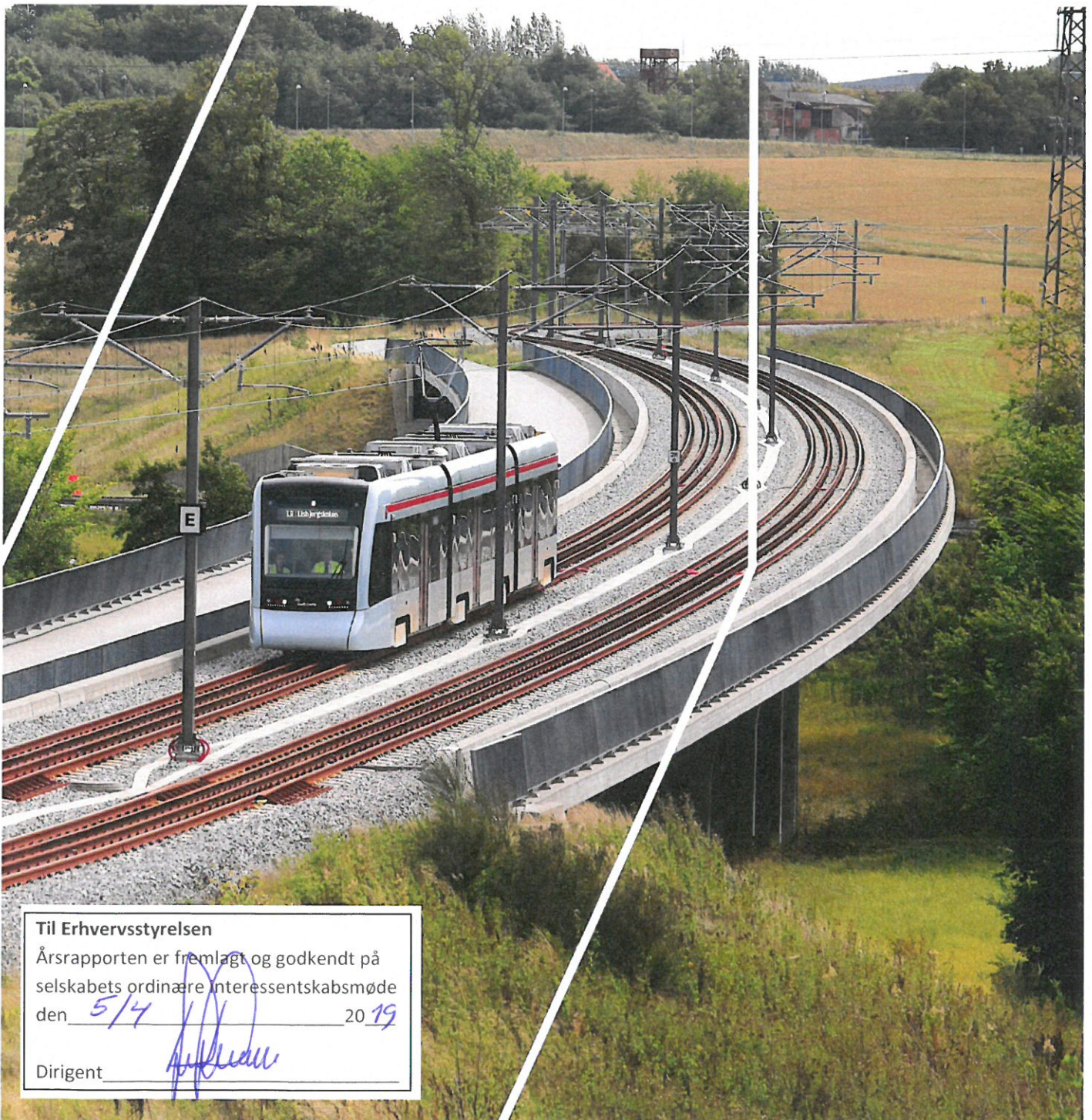
# Årsrapport 2018

## Aarhus Letbane I/S

1. januar – 31. december 2018

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

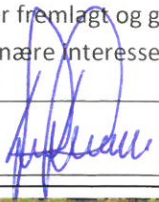
CVR: 34704724  
info@aarhusletbane.dk  
letbanen.dk



### Til Erhvervsstyrelsen

Årsrapporten er fremlagt og godkendt på  
selskabets ordinære interessentskabsmøde  
den 5/4 2019

Dirigent \_\_\_\_\_



## Indholdsfortegnelse

Ledelsespåtegning .....	1
De uafhængige revisorers erklæringer .....	2
Ledelsesberetning .....	5
<b>Koncern- og årsregnskab .....</b>	<b>24</b>
Anvendt regnskabspraksis .....	24
Resultatopgørelse 1. januar – 31. december.....	29
Balance pr. 31. december.....	29
Pengestrømsopgørelse.....	32
Egenkapitalopgørelse .....	33
Noter.....	34

## Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 for Aarhus Letbane I/S.

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

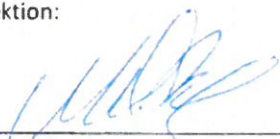
Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2018 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018.

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 26. marts 2019

Direktion:



Michael Borre

Bestyrelse:



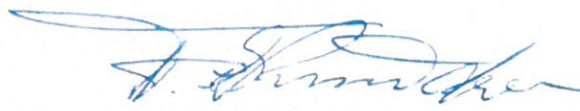
Steen Stavnsbo

Formand

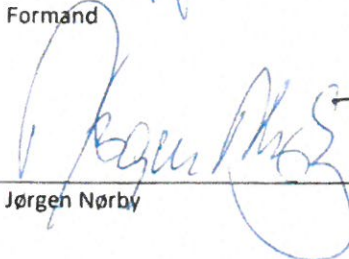


Arne Lægaard

Næstformand




Flemming Knudsen



Jørgen Nørby



Bünyamin Ömsek



Keld Hvalso Nedergaard



Jan Ravn Christensen

## De uafhængige revisorerers erklæringer

### Til kapitalejerne i Aarhus Letbane I/S

#### Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for Aarhus Letbane I/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018, 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 2018 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 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 (IES-BA'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 regnskabsbrugerne træffer på grundlag af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt god offentlig 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 revisionshandlingerne 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 ledelsen 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 revisionskik vores ansvar at udvælge relevante emner til såvel juridisk-kritisk revision som forvaltningsrevision. Ved

juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

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


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

Aarhus, den 26. marts 2019

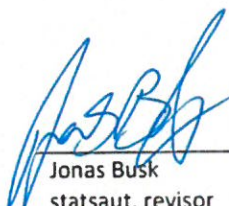
Ernst & Young

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](http://www.letbanen.dk)  
E-mail: [info@aarhusletbane.dk](mailto: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%

## Hoved- og nøgletal

('1.000 kr.)

	2018	2017	2016	2015	2014
<b>Hovedtal (koncern):</b>					
Resultat af primær drift	451	-67.856	-24.366	-10.041	-9.306
Af- og nedskrivninger, netto	-82.020	-638.425	0	0	0
Resultat af finansielle poster	-19.193	-633	-281	-345	471
<b>Årets resultat</b>	<b>-100.762</b>	<b>-706.914</b>	<b>-24.647</b>	<b>-10.386</b>	<b>-8.835</b>
Anlægsaktiver	2.502.145	2.296.306	2.445.926	1.812.878	1.252.531
Omsætningsaktiver	234.918	342.665	411.949	189.912	361.769
<b>Aktiver i alt (balancesum)</b>	<b>2.737.063</b>	<b>2.638.971</b>	<b>2.857.875</b>	<b>2.002.790</b>	<b>1.614.300</b>
<b>Egenkapital</b>	<b>122.930</b>	<b>186.792</b>	<b>760.407</b>	<b>591.953</b>	<b>803.322</b>
Kortfristede gældsforpligtelser	393.249	627.955	487.395	333.792	187.717
Pengestrømme fra driftsaktivitet	168.210	-99.207	-81.320	-40.030	28.674
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-301.319	-1.035.553	-636.714	-556.953	-902.667
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	239.170	1.137.589	749.351	313.256	1.128.761
<b>Pengestrømme i alt</b>	<b>106.061</b>	<b>2.829</b>	<b>31.317</b>	<b>-283.727</b>	<b>254.768</b>
<b>Nøgletal (koncern):</b>					
Likviditetsgrad	59,74	54,57	84,52	56,90	192,72
Soliditetsgrad	4,49	7,08	26,61	29,56	49,76
Egenkapitalens forrentning	-65,07	-149,26	-3,65	-1,49	-1,80
<b>Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede</b>	<b>20</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>27</b>	<b>22</b>

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.





I 2018 blev Aarhus Letbane en fast bestanddel af bybilledet i Aarhus – her på Havnepladsen foran Katedralskolen. Chili Foto.

## 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 fra Aarhus H til Lisbjerg og Lystrup; den såkaldte 'indre strækning'. 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 på sigt kommer til at fungere som regionens svar på hovedstadens S-tog: 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 åbnede den 21. december 2017 på strækningen fra Aarhus H til Aarhus Universitetshospital i Skejby via den nye havnefront.

25. august 2018 åbnede strækningerne fra Aarhus H til Odder samt mellem Aarhus Universitetshospital i Skejby og Lisbjergskolen. De sidste dele af Letbanens første etape, der består af strækningerne Aarhus – Grenaa og Lisbjerg – Lystrup forventes at åbne ultimo april 2019. Dermed vil arbejdet med Letbanens etape 1 være afsluttet, bortset fra enkelte anlægsarbejder jf. omtale under afsnittet "Færdiggørelse af Etape 1".



*Skepsis gjort til skamme: Efter to års lukning var kunderne tilbage i stor stil, da strækningen til Odder åbnede 25. august. Chili Foto.*

## Årets væsentligste begivenheder

### Letbanen åbnet mellem Odder og Aarhus

Åbningen af strækningen mellem Aarhus og Odder var den altoverskyggende begivenhed for Aarhus Letbane i 2018.

Fredag den 24. august 2018 modtog Aarhus Letbane Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse af strækningen mellem Aarhus og Odder. Samtidig blev den korte strækning mellem Universitetshospitalet i Skejby og Lisbjergskolen godkendt. Dagen efter, lørdag den 25. august kl. 5.20, afgik det første letbanetog med passagerer fra Aarhus H til Lisbjergskolen, mens første afgang fra Odder til Aarhus H kørte kl. 5.37.

Med åbningen af den 29 kilometer lange strækning til Odder og det lille stykke på tre kilometer fra Skejby til Lisbjergskolen blev det for første gang muligt at køre fra Odder, gennem Aarhus og videre til det nordlige Aarhus, hvor Letbanen bl.a. servicerer det nye Universitetshospital og de mange arbejdspladser i Business Park Skejby, i ét sammenhængende letbanesystem. Med åbningen af strækningen til Odder var det også første gang, at Letbanen krydsede en kommunegrænse og dermed blev en del af det regionale, kollektive trafiktilbud.

Godkendelsen af strækningen til Odder betød samtidig, at Aarhus Letbane kunne begynde at bruge det største af selskabets to typer af letbanetog – det knapt 40 meter lange Tango-letbanetog med plads til 256 passagerer. Siden har Tango været indsat i den daglige drift sammen med det mindre Variobahn-letbanetog.

Genåbningen af den tidligere Odderbane fik en god start. Bekymringer om, hvorvidt kunderne ville vende tilbage til banen mellem Odder og Aarhus efter næsten to års pause, viste sig at være ubegrundede. Allerede i åbningsweekenden stod mange østjyder på Letbanen og på den første hverdag, mandag den 27. august, var kunderne for alvor tilbage: I myldretiderne var letbanetogene fyldt til sidste ståplads, og sådan har det været lige siden.

Kundetilstrømningen var så stor, at passagerer ikke kunne komme på letbanetog fra Aarhus H og videre til Aarhus Universitetshospital i morgenmyldretiden. Den 19. september 2018, blot fire uger efter åbningen, indsatte Midttrafik og Aarhus Letbane derfor to ekstra afgangene i morgenmyldretiden på alle hverdage.

Da åbningen af strækningerne til Odder og Lisbjergskolen skete med mindre end én dags varsel, blev åbningen efterfølgende fejret i Odder lørdag den 8. september. Trods silende regn mødte cirka 300 borgere op for at fejre, at der efter ét år og 364 dage atter var baneforbindelse mellem Odder og Aarhus.

Genåbningen af strækningen blev markeret med taler af Odders borgmester Uffe Jensen, regionsrådsformand Anders Kühnau og formand for Teknisk Udvalg i Aarhus Kommune Keld Hvalsø. Bagefter var det gratis at køre med Letbanen mellem Odder og Aarhus H – et tilbud som resulterede i fyldte letbanetog resten af dagen.

### Drift påvirket af Odder-åbning

Udvidelsen af letbanestrækningen viste sig at få betydning for driften. Med de to nye letbanestrækninger skulle Aarhus Letbane og operatøren Keolis vænne sig til en ny køreplan, en ny type letbanetog og en sammenhængende infrastruktur fra Odder til Lisbjerg. Mens aflysningen af den oprindelige åbning af den indre strækning i 2017 gav yderligere tre måneder til at køre erfaringskørsel i det centrale Aarhus, var tilvænningsperioden væsentligt kortere på strækningen til Odder.

Det gik ud over stabiliteten i driften. Mens både gennemførelse og rettidighed lå på den gode side af 98 procent i første halvdel af 2018 på den indre strækning, nåede driften et lavpunkt i oktober: Her faldt antallet af gennemførte afgangene til 94,4 procent, hvoraf 86,6 procent kørte til tiden. Sidst på året blev driften stabiliseret, og derfor endte 2018 med at 98,1 procent af alle afgangene blev gennemført, mens 95,3 procent af afgangene blev afviklet rettidigt.

Der var især tre årsager til stigningen i driftsforstyrrelser:

- I efteråret viste Tango-letbanetogene sig at have problemer med at forcere den stejle Nørrebrogade/Randersvej i Aarhus på dage med en kombination af vådt føre og løvfald. Ved udgangen af oktober havde en præventiv rensning af skinnerne om natten samt justering af letbanetogenes automatiske sandingsanlæg løst problemet.
- Flere tilfælde af uheld, hvor bilister kørte over for rødt og ind i eller foran Letbanen, medførte mangel på letbanetog. Situationen blev forstærket af, at Variobahn-letbanetogene endnu ikke er godkendte til at køre på strækningen mellem Aarhus og Odder men kun på den indre strækning mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital. Godkendelserne ventes i løbet af foråret 2019. Derefter vil der ikke være mangel på letbanetog, hvilket vil gøre driften væsentligt mere stabil. Når Variobahn-letbanetogene begynder at betjene strækningerne Aarhus – Odder og Aarhus Universitetshospital – Lisbjergskolen, skal Tango-letbanetogene ikke køre op ad Randersvej men primært betjene strækningen til Grenaa.
- Køreplanen viste sig at være presset. I december 2018 blev der lagt to minutter til køreplanen på strækningen Aarhus H - Odder. Det har gjort køreplanen mere robust og forbedret rettidigheden for kunderne.

Udover forstyrrelser af driften oplevede mange kunder desværre mangel på information om aflyste eller forsinkede afgangene i løbet af efteråret. Manglerne skyldes, at det IT-system der automatisk opdaterer infoskærme i letbanetog og på perroner har svært ved at håndtere driftsforstyrrelser og midlertidige ændringer af køreplaner.

Samtidig med at der blev arbejdet på at forbedre IT-systemet, blev der fra starten af november afsat flere ressourcer i Letbanens kontrolcenter til at intensivere og forbedre informationen til kunderne – både i letbanetogene, på perronerne og på Midttrafiks hjemmeside.



Testkørslerne af strækningen til Grenaa, her ved Trustrup, blev indledt i efteråret og fortsætter frem til april 2019. Chili Foto.

### Testkørsler mellem Aarhus og Grenaa

En anden vigtig begivenhed for at Aarhus Letbane var opstart af testkørsler på strækningen mellem Grenaa og Aarhus. Arbejdet blev indledt i juli med testkørsler ved lav fart, der i første omgang skulle teste bl.a. fritrumsprofilen – dvs. hvor tæt letbanetoget er på faste genstande som eksempelvis perroner.

Siden oktober har Aarhus Letbane udført forskellige testkørsler ved fuld strækningshastighed – op til 100 km/t. Disse dynamiske testkørsler bruges især til tre ting:

- Funktionstest af letbanetogenes ATP-system, der bremser letbanetoget, hvis letbaneføreren kører for hurtigt eller overser signaler.
- Funktionstest og justering af kommunikationen mellem letbanetog og passagerinformation på alle perroner.
- Test af bomanlæg i overkørsler.

Testkørslerne pågår her i begyndelsen af 2019, senest med afprøvning af bomanlæg. I marts indledes de afsluttende erfaringskørsler for letbaneførerne, den såkaldte Trial Run. Denne test forventes at tage cirka seks uger og derefter kan strækningen godkendes til kørsel med passagerer.

Inden testkørslerne gennemgik Aarhus Letbane nøje strækningen mellem Grenaa og Østbanetorvet i Aarhus med henblik på at gøre strækningen sikker. Flere steder viste der sig at være uautoriserede stier, hvor fodgængere og cyklister krydser skinnerne. Nogle af disse steder var hegn blevet flyttet eller klippet op, så man kunne krydse baneterrænet ulovligt.

Inden testkørslerne blev både de usikrede overgange og uautoriserede stier derfor markeret med tydelige advarselsskilte, lige som Aarhus Letbane gik i medierne for udtrykkeligt at advare mod at krydse sporene på uautoriserede og farlige steder.



*Der er forskel i tilgængeligheden på nybyggede og ombyggede perroner – det skabte debat i sidste halvdel af 2018. Chili Foto.*

### Debat om tilgængelighed

I forbindelse med åbningen af letbanestrækningen mellem Odder og Aarhus har efterfølgende debat om tilgængeligheden for kørestolsbrugere ved af- og påstigning også fyldt meget for Aarhus Letbane.

Debatten udspringer af, at der er forskel på tilgængeligheden på den ombyggede, tidligere Odder nærbane og den nybyggede letbanestrækning i det centrale Aarhus, der blev taget i brug i december 2017. Det kommer også til at være tilfældet på den ombyggede nærbane til Grenaa.

Mens der er god tilgængelighed på alle nybyggede perroner på den indre strækning i Aarhus, er forudsætningerne helt anderledes på de tidligere nærbanestrækninger til Odder og Grenaa: Her er der ikke tale om nye, men gamle og nu ombyggede anlæg.

Det skal her bemærkes, at der aldrig har været afsat penge til at etablere 'fuld tilgængelighed' på de tidligere nærbanestrækninger til Odder og Grenaa. Heraf har det heller ikke været en del af Aarhus Letbanes opdrag. Endvidere findes der ikke noget lovkrav herom, idet letbaner er undtaget fra det såkaldte interoperabilitetsdirektiv og dermed de anbefalede TSI-normer for tilgængelighed.

Når Aarhus Letbane alligevel arbejder med TSI-normerne for afstand mellem perronforkant og letbanetog, skyldes det dels et ønske om at tilbyde så god tilgængelighed som muligt under de givne forudsætninger, dels at TSI-normerne betragtes som den højeste standard for tilgængelighed indenfor baneverdenen.

Når TSI-normerne ikke gælder for Aarhus Letbane men udelukkende fungerer som et pejlemærke for idealafstand mellem perronforkant og letbanetog, skyldes det ikke kun, at letbaner er undtaget fra interoperabilitetsdirektivet. Årsagen er også, at Aarhus Letbane skal betragtes som et samlet system med reference til normer indenfor både bane og vej.

Denne forudsætning er der taget højde for i Aarhus Letbanes arbejde med tilgængelighed, der derfor er baseret på flere forskellige normer og vejledninger. For arbejdet med stationer er der primært arbejdet ud fra vejreglen "Færdselsarealer for alle – Håndbog i tilgængelighed og universelt design."

Selv om Aarhus Letbane hverken skal eller kan leve op til TSI-normerne, er der således arbejdet systematisk med andre normsæt og vejledninger for tilgængelighed. Endelig er arbejdet kvalitetssikret via tilgængelighedsrevisioner.

Arbejdet med at forbedre tilgængeligheden på de tidligere nærbanestrækninger udføres med en høj grad af borgerinddragelse: Sammen med Midttrafik har Aarhus Letbane nedsat en Fokusgruppe, der skal hjælpe med at vurdere forskellige, mulige tiltag for øget tilgængelighed. Fokusgruppen består af brugere med bevægelses- og synshandicaps. Der er udpeget 12 medlemmer, der skal deltage i konkrete tests og afprøvninger samt bidrage med ekspertviden. Fokusgruppens input vil indgå i arbejdet med idékataloget.

Sammen med Midttrafik er Aarhus Letbane derfor i færd med at kortlægge og analysere mulighederne for yderligere at forbedre tilgængeligheden på Letbanen. De forskellige muligheder og omkostninger samles og præsenteres i et idékatalog. Det færdige idékatalog forelægges for Aarhus Letbanes bestyrelse. Kataloget vil også indeholde vurderinger af omkostninger samt eventuel betydning for driften af Aarhus Letbane.



28. august forsøgte en bil at krydse letbanesporene på Havnepladsen. Siden er der sat forhindringer op, så det ikke kan ske igen.

### Ulykker med Letbanen

Færdselsulykker, der involverede Aarhus Letbane, trak også overskrifter i 2018. Siden juni 2017 og frem til og med januar 2019 har Aarhus Letbane været involveret i 23 ulykker. Samtlige uheld er sket på den 'indre strækning' fra Minidet i Aarhus C til Brendstrupgårdsvej i Skejby i det centrale Aarhus.

Ulykkerne fordeler sig således på modparter:

Køretøjer: 16

Fodgængere: 5

Cyklister: 2

Ingen af ulykkerne har resulteret i livstruende personskader. Langt de fleste ulykker har udelukkende medført mindre, materielle skader på køretøjer og letbanetog. Østjyllands Politi har været tilkaldt til samtlige uheld. I samtlige tilfælde har Østjyllands Politi efterfølgende vurderet, at modparten enten har overtrådt vigepligt, rødt lys eller forbud mod venstresving eller U-vending eller krydset sporene uden at se sig for.

Den mest udbredte ulykkestype er køretøjer, der svinger til venstre ind over det midterlagte letbanetracé og derved kolliderer med letbanetoget. Dette gælder for otte ulykker.

Aarhus Letbane er godkendt efter gældende færdselslov. Det betyder, at man ikke kommer i konflikt med Letbanen, hvis man overholder færdselsreglerne. Østjyllands Politi udtalte i slutningen af 2018, at uopmærksomhed i stigende grad udløser trafikulykker. Det er Aarhus Letbanes opfattelse, at Letbanen er sikker, men at der er en udfordring med trafikulturen.

I forbindelse med opstarten af letbanens testkørsler i sommeren 2017 blev der gennemført en sikkerhedskampagne. Under overskriften 'Pas på Letbanen – den er ny i trafikken' blev der over flere uger gjort opmærksom på det nye transportmiddel i avisannoncer, på sociale medier, diverse hjemmesider, plakater og flyers til nærliggende virksomheder og institutioner samt ikke mindst omfattende omtale i lokale medier.

Aarhus Letbane er involveret i relativt få ulykker sammenlignet med andre letbaner. Bybanen i Bergen, der kan sammenlignes med Aarhus Letbane og bl.a. benytter samme type letbanetog, var således involveret i 58 ulykker over de første 30 måneders drift, herunder en enkelt dødsulykke. Det svarer til cirka dobbelt så høj en ulykkesfrekvens som Aarhus Letbanes.

Sikkerhed har førsteprioritet for Aarhus Letbane og letbanens operatør, Keolis. Derfor er der en løbende dialog med Aarhus Kommune og Østjyllands Politi om de konkrete ulykker, herunder hvad man eventuelt kan gøre for at forhindre dem fremover.

I begyndelsen af 2019 ansætter Aarhus Letbane midlertidigt en konsulent, der skal arbejde med mulige forbedringer af trafiksikkerhed og -forhold omkring Letbanen.

Derudover nedsættes der en arbejdsgruppe, der skal arbejde med at reducere eller eliminere risikoen for uheld på udvalgte steder langs med letbanestrækningen. Arbejdsgruppen består af repræsentanter for Vejregelgruppen, Vejdirektoratet, Østjyllands Politi, Aarhus Kommune, Keolis og Aarhus Letbane og skal ikke mindst fokusere på den mest udbredte ulykkestype; venstresvingende køretøjer.

## Årets resultat

Grundet selskabets aftalegrundlag med Midttrafik, som forestår billettering og al kundeendt aktivitet, vil årets resultat altid være negativt. I et normalt driftsår, vil årets resultat være negativt svarende til årets af- og nedskrivninger med fradrag af afdrag på lån.

Årets koncernresultat udviser et underskud på - 100,8 mio. kr., hvilket er godt 47 mio. kr. mere positivt end det forventede koncernresultat på - 148 mio. kr. Denne positive afvigelse i forhold til det forventede skyldes dog hovedsageligt forsinkelser af åbningerne til Odder og Grenaa med dertil hørende udskydelse af variable driftsomkostninger og afskrivninger.

Årets resultat af primær drift er svagt positivt med 0,5 mio. kr. Indtil sidste strækning af Etape 1 mod Grenaa er ibrugtaget, indeholder resultat af primær drift både omkostninger til bygherreorganisation såvel som omkostninger til drift af letbanens ibrugtagne strækninger. Pr. 1. juni 2018 opstartede Midttrafik betaling af driftstilskud, hvilket ligeledes er indeholdt i resultat af primær drift under regnskabsposten "omsætning". Dette driftstilskud dækker driftsomkostninger i resultatopgørelsen men også afdrag på lån, hvorfor resultat af primær drift i et normalt driftsår vil forventes at være positivt. Første normale driftsår for Etape 1 forventes at være 2020. I et normalt driftsår, vil resultat af primær drift forventeligt ligge i niveauet 90-100 mio. kr. positivt (2019-priser). Se underafsnit "Årets resultat i et normalt driftsår".

Efter den ekstraordinære nedskrivning i 2017 som følge af nedskrivningstest, er årets afskrivninger på 82 mio. kr. et udtryk for et mere normaliseret niveau, som dog må forventes at stige som følge af idriftsættelse af den sidste strækning mod Grenaa på etape 1.

Årets samlede anlægsinvesteringer på koncernniveau udgør 301,3 mio. kr., hvilket primært dækker udgifter til projektering, forberedende arbejder og transportpakken.

Egenkapitalen er pr. 31. december 2018 faldet fra 186,8 mio. kr. til 122,9 mio. kr. som følge af det resultatmæssige underskud på -100,8 mio. kr. samt ordinære indskud fra interessenterne.

### Forventninger til 2019

Forventningerne til 2019 er et negativt regnskabsmæssigt resultat på ca. 75 mio. kr. Heraf udgør forventede regnskabsmæssige afskrivninger ca. 130 mio. kr. Det regnskabsmæssige resultat påvirkes ikke af billetindtægter, da disse tilfalder Midttrafik i henhold til aftale om køb af letbanetrafik. Aarhus Letbane I/S modtager i henhold til denne aftale driftstilskud til dækning af driftsomkostninger (inkl. renter og afdrag på lån, men ekskl. afskrivninger). Afdrag på lån bogføres på balancen, hvilket forklarer forventningen til et positivt EBITDA.

Egenkapitalen forventes påvirket af ovenstående forventning til negativt resultat.

### Færdiggørelse af Etape 1

#### Strækningen til Grenaa er færdigbygget

Ved udgangen af 2018 var strækningen til Grenaa samt den kortere strækning mellem Lisbjerg og Lystrup færdigbyggede med skinneanlæg, kørestrøm, signalanlæg, omformerstationer og perroner. Disse to strækninger udgør sidste fase af Letbanens etape 1. Enkelte steder mangler der fortsat mindre finisharbejder, men de vil i al væsentlighed være afsluttet inden strækningen tages i brug.

Banedanmark arbejder fortsat på at hastighedsopgradere strækningen mellem Ryomgård og Grenaa ved nedlæggelse af de usikrede overkørsler. Arbejdet forventes afsluttet medio 2019. Sideløbende er de lokale kommuner flere steder i gang med at opgradere de eksisterende stationer, eksempelvis med toiletter og p-pladser.

#### Tidsplan for åbning af strækning til Grenaa

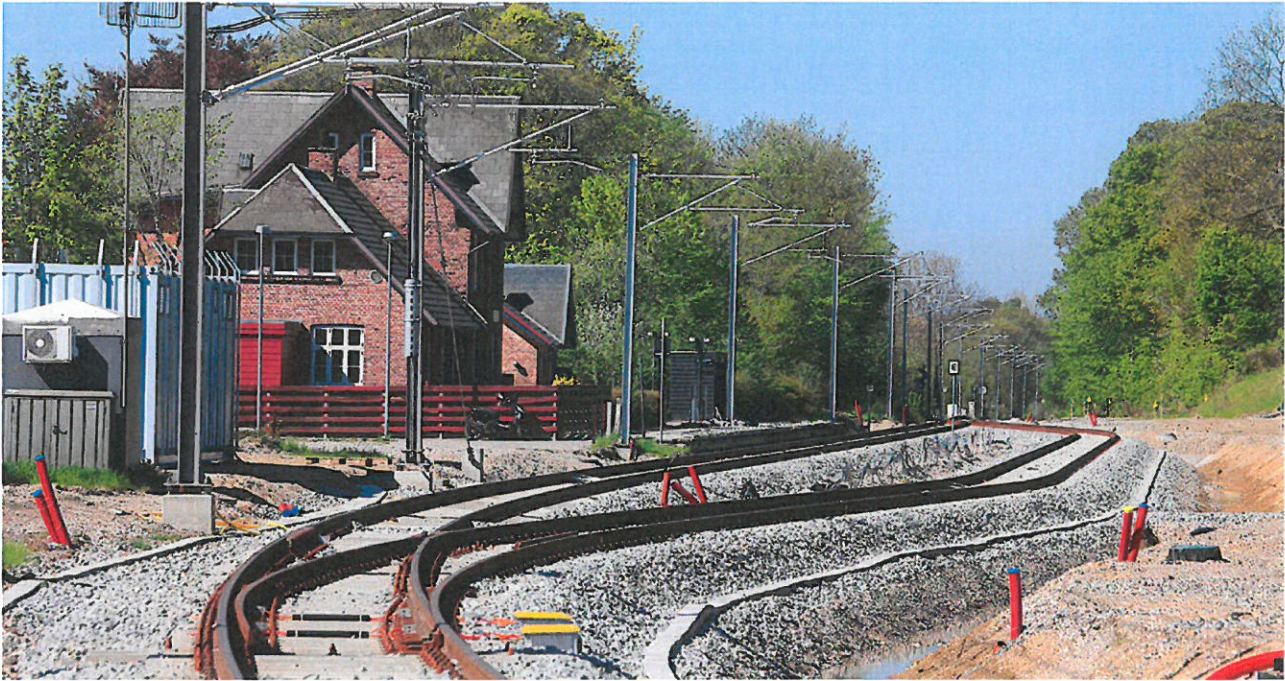
Letbanestrækningen mellem Grenaa og Aarhus forventes at åbne for passagerer ultimo april 2019. Det er fire måneder senere end forventningen ved starten af 2018.

Nu skrider godkendelsesarbejdet frem efter planen: De sidste erfaringskørsler for letbaneførerne indledes i marts 2019 og sideløbende fortsætter arbejdet med assessor om at få al dokumentation afleveret til tiden hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

#### Krydsningsspor

For at kunne tilbyde halvtimesdrift mellem Grenaa og Aarhus er det nødvendigt at øge letbanetogenes hastighed på strækningen. Ud over Banedanmarks arbejde med at hastighedsopgradere strækningen fra 80 til 100 km/t, er Aarhus Letbane derfor ved at etablere et krydsningsspor i Trustrup, så frekvensen kan øges fra én til to afgang i timen mellem Ryomgård og Grenaa. Projektet forventes færdigt ultimo 2019.





Krydsningssporet her ved Trustrup Station gør det muligt at øge antallet af afgange mellem Aarhus og Ryomgård. Chili Foto.

Trustrup har tidligere været et krydsningspunkt for togtrafik på Djursland: Ebeltoftbanen, der eksisterede fra 1901 og frem til 1968, var forbundet til Grenaabanen via stationen i Trustrup.

I den anden ende af strækningen arbejdes der ligeledes på at øge frekvensen mellem Hornslet og Aarhus. Det skal ske ved at etablere et tilsvarende krydsningsspor ved Vestre Strandallé i Risskov. Et krydsningsspor her gør det muligt at køre til Hornslet op til fire gange i timen i myldretiderne. Krydsningsspor kan forventeligt stå klar i løbet af 2020.

Både krydsningssporet i Trustrup og på Vestre Strandallé er tilkøb til Aarhus Letbane, der er besluttet efter det oprindelige udbud.

## Etape 2

I 2017 blev der afsat 40 millioner kroner på Finansloven til forundersøgelser og VVM-undersøgelse af Letbanens etape 2. I maj 2018 gav byrådet i Aarhus grønt lys til at sætte gang i undersøgelserne, der udover Aarhus Ø (se nedenfor) også kigger på Lisbjergskolen – Hinnerup samt Spanien – Brabrand. Målet er, at en foreløbig konklusion på, om og hvordan der skal arbejdes videre med projektet, ligger klar i løbet af 2019. Herefter kan der sættes gang i selve projektafklaringen, miljøundersøgelser og mere konkret planlægning for de områder, der berøres.



En letbane til Aarhus Ø er relativt nem at etablere, da der ikke skal graves på Bernhard Jensens Blvd. III.: Aarhus Kommune.

### Letbane til Aarhus Ø

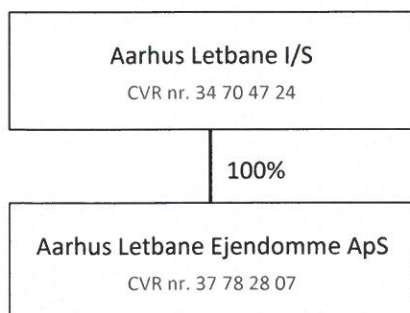
Før sommerferien 2018 besluttede Aarhus Byråd de mere præcise rammer for arbejdet med Letbanens etape 2 – herunder også for en letbanelinje til Aarhus Ø. Finansieringen af strækningen fra Aarhus Kommune er også på plads.

Projektet forventes afklaret hurtigere på denne strækning end på de to andre strækninger i etape 2 til henholdsvis Brabrand og Hinnerup. På Aarhus Ø er der allerede gjort klar til at etablere letbanespor på Bernhard Jensens Boulevard.

Hvis en letbanestrækning til Aarhus Ø vedtages i 2019, kan strækningen forventeligt stå klar i 2022.

### Virksomhedsledelse

Aarhus Letbane Ejendomme ApS er ejet 100% af Aarhus Letbane I/S og tilsammen udgør de to selskaber koncernen Aarhus Letbane.



### Organisation

Aarhus Letbane I/S ejes 50 % af Aarhus Kommune og 50 % af Region Midtjylland. Interessentskabets øverste ledelse udgøres af bestyrelsen, der har ansvaret for at interessentskabet opfylder de formål, lovgivningen har opstillet.

Bestyrelsen består af 7 medlemmer, der udpeges for en periode på fire år. Aarhus Kommune og Region Midtjylland har hver udpeget 3 politiske medlemmer, mens de to interessenter i fællesskab har peget på 1 professionel bestyrelsesformand. I 2018 blev der afholdt 7 bestyrelsesmøder.

Aarhus Letbanes direktion består af administrerende direktør Michael Borre, der tiltrådte stillingen pr. 1. januar 2018.

I 2018 beskæftigede Aarhus Letbane I/S gennemsnitligt 20 medarbejdere mod 29 medarbejdere året forinden. Denne nedskalering af ansatte skete som resultat af åbning for kommerciel drift på indre strækning i december 2017, hvor en lang række projektansatte medarbejdere stoppede. Organisationen har løbet stærkt i 2018 for både at varetage opgaven med at få afsluttet Etape 1 samtidig med opstart af drift.

### Kapitalforhold

Etape 1 er finansieret via følgende finansieringskilder:

- Tilskud fra Staten
- Indskud fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland
- Lån optaget hos Kommunekredit

Tilskud fra Staten er i al væsentlighed betalt ind til interessentskabet. Der udestår pr. 31. december 2018 således udelukkende 7,4 mio. kr., som forventes indbetalt ved godkendelse af endeligt projektregnskab for Etape 1.

Indskud fra interessenterne er fuldt ud indbetalt til Aarhus Letbane.

Gæld til Kommunekredit består af fire 30-årige lån, som vil være fuldt afdraget i 2048. Herudover er der optaget en kassekredit, som forventes omlagt til et femte lån, når økonomien for Etape 1 er lukket ned. Renten på lånene er en fast basisrente, som justeres med et mindre tillæg eller fradrag.

Drift af Aarhus Letbane finansieres via driftstilskud fra Midttrafik.

### Samfundsansvar

Som driftsselskab har Aarhus Letbane I/S hver dag ansvaret for at tilbyde sikker transport for Letbanens kunder og være en tryk arbejdsplads for selskabets ansatte, leverandører og samarbejdspartnere.

Selskabets førsteprioritet er at tilbyde en sikker, driftsstabil og attraktiv letbane. Derudover har Aarhus Letbane et ansvar for det omkringliggende samfund. Det gælder i særlig grad for sikkerhed, miljø, arbejdsmiljø samt både egne og leverandørers medarbejdere.

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

### a) Sociale Klausuler

AAL anvender sociale klausuler i relevante kontrakter.

Aarhus Letbane anvender "følg eller forklar-princippet om sociale klausuler", hvilket indebærer, at der i relevante udbud af bygge- og anlægskontrakter samt tjenesteydelseskontrakter enten anvender sociale klausuler eller forklarer, hvorfor man ikke gør det.

Følg eller forklar-princippet om sociale klausuler gælder for udbud af bygge- og anlægskontrakter samt tjenesteydelseskontrakter med en varighed på minimum 6 måneder, og en kontraktværdi på mindst 10 mio. kr. og/eller en lønsum på 4 mio. kr.

Klausulerne stiller krav til løn- og arbejdsvilkår, personale- og uddannelsespolitik og der indgår en uddannelsesklausul, som skal sikre at mindst 5% af stillingerne besættes med praktikstillinger. Ved personer i praktikstillinger forstås personer, der påbegynder eller er påbegyndt en erhvervsuddannelse og i den forbindelse skal gennemføre en del af uddannelsen som virksomhedspraktik.

Under anlægsfasen af Etape 1, hvor en del af arbejdet er udført af udenlandsk arbejdskraft, har Aarhus Letbane ligeledes haft stor fokus på sociale klausuler. Aarhus Letbane har i perioden implementeret en række initiativer og kontroller, 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.

### b) Arbejdsmiljø & sikkerhed

Aarhus Letbane I/S har nedsat en lovpligtig arbejdsmiljøorganisation (AMO) bestående af direktøren, en lederrepræsentant samt en medarbejderrepræsentant. AMO gennemfører årligt en arbejdspladsvurdering (APV), som har til formål at sikre, at der tages hånd om medarbejdernes arbejdsmiljø samt minimerer risikoen for ulykker på arbejdspladsen og langs Letbanestrækningen.

Sikkerhed har førsteprioritet for Aarhus Letbane og ulykkesfrekvensen i perioden med anlægsbyggeri har ligget væsentligt under landsgennemsnittet.

Der arbejdes løbende med sikkerhed for driften af Letbanen, herunder kunderne samt de mennesker der færdes i trafikken side om side med Letbanen. Se afsnit om "Ulykker med Letbanen".

Som led i det vedvarende fokus på sikkerhed, undervises alle medarbejdere løbende i sikker adfærd. Sker der alligevel ulykker eller 'nær-ved hændelser', tages der ved lære af dem, så sikkerheden hele tiden kan forbedres.

### c) Sikkerhedspolitik

Aarhus Letbane I/S ønsker at skabe sikre og sunde arbejdspladser i samarbejde med de valgte entreprenører og samarbejdspartnere.

I erkendelse af at risici ikke kan elimineres fuldstændigt, og at 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, 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 letbaner i Europa, herunder sikre at risikoprofilen danner grundlag for en proaktiv og systematisk håndtering af letbanesikkerheden.
- Fastsætte konkrete mål for letbanesikkerheden 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.

### Beredskab

Siden 2017 har der løbende været udført beredskabsøvelser med Østjyllands Brandvæsen og Østjyllands Politi. 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.

### d) Overholdelse af menneskerettigheder og internationale konventioner

En risikovurdering af koncernens påvirkning af menneskerettigheder viser at risici er størst i leverandørkæden. Leverandøren har særligt i anlægsfasen anvendt en række underleverandører med udenlandske arbejdere. 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.

På baggrund af vores risikovurdering, vurderer vi løbende det fremtidige samarbejde med den pågældende leverandør.

### e) Anti-korruptionspolitik

Aarhus Letbane I/S tolererer ikke bestikkelse eller nogen form for korrupsion. Koncernen har derfor implementeret en anti-korruptionspolitik, 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 årligt til medarbejderne på personalemøder samt via mail. Der er ikke identificeret brud på politikken.

Der vurderes ikke at være væsentlige risici forbundet med anti-korruption. Anlægsfasen af Letbanens Etape 1 er tæt på sin afslutning og koncernens aktiviteter er derfor i stigende grad driftsrelateret, hvor kontrakts parterne hovedsageligt består af danske virksomheder. Der vil dog ligge en mindre risiko som følge af de indgåede kontrakter.

#### f) Klima- og miljøpolitik

Den væsentligste risiko forbundet med klimaforhold er, at andelen af fossile brændsler øges i det energimix, der bruges til at fremstille den strøm, som Letbanen kører på. Det er dog mere sandsynligt at andelen af bæredygtige energikilder som vind, sol og biomasse øges i elproduktionen.

Som en del af Aarhus Letbanes politikker for samfundsansvar har koncernen fokus på klimapåvirkningen fra fremførelse af Letbanetog samt øvrige aktiviteter i tilknytning hertil; herunder drift af Letbanens Trafik- og Service Center.

Letbaneprojektets virkning på miljøet er blevet undersøgt og vurderet i en VVM-redegørelse. Generelt bemærkes det, at Letbanen er den mest miljøvenlige form for transport sammenlignet med nærbaner, bus og bil.

Strømmen til Letbanen er således overvejende bæredygtig. Dels fordi 72 pct. af strømmen i det danske elnet kommer fra ikke-fossile energikilder som vind, vand og sol (Energinet, Miljødeklaration for 2017), dels fordi det lokale elværk i Studstrup har udfaset kul til fordel for 100 procent 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.

Endelig er letbanens Trafik- og Servicecenter opført med bæredygtighed for øje: Den 6.400 m<sup>2</sup> store værksteds- og administrationsbygning er opført med grøn bevoksning på taget, der dels forsinker nedsivningen af regnvand, dels optager 12 ton CO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub>-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. 4.30 om morgenen til godt midnat hver dag. Kun om natten samles de i Trafik- og Servicecentret, hvor de serviceres, rengøres og repareres, hvis det er nødvendigt.



Aarhus Letbane er eldrevet og en vigtig del af Aarhus Kommunes målsætning om at gøre byen CO2-neutral i 2030. Chili Foto.

#### g) Diversitet og mangfoldighed

Udover et højt kompetenceniveau i Aarhus Letbane, er der også en målsætning om at fremme diversitet og mangfoldighed i organisationen. Grundet organisationens såvel som ledelsens ringe størrelse, er procentuelle mål for diversitet og mangfoldighed svært at opstille i praksis.

Den nuværende bestyrelse blev konstitueret primo 2018. Det er Aarhus Letbanes ejere Aarhus Kommune og Region Midtjylland, der udpeger bestyrelsesmedlemmerne. Selskabet har ingen indflydelse på bestyrelsens sammensætning, som pt. består af 0 kvinder og 7 mænd. Aarhus Letbane I/S har et mål om at 40% af bestyrelsesmedlemmerne skal være kvinder svarende til 3 kvinder.

Ledergruppen består af 25% kvinder.

#### Hændelser efter årsregnskabet afslutning

Der er ikke indtruffet betydningsfulde hændelser efter regnskabet afslutning.

## Ledeshverv i andre erhvervsdrivende virksomheder, foreninger og fonde

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

### Steen Stavnsbo, formand bestyrelse

Bestyrelsesformand, Venti A/S  
Bestyrelsesmedlem, Sonnedix Power Holdings Ltd.  
Bestyrelsesmedlem, Ventient Energy Ltd.  
Bestyrelsesmedlem, Erhverv Aarhus  
Bestyrelsesmedlem, Folkeligt Oplysnings Forbund (FOF), Aarhus  
Bestyrelsesmedlem, Aarhus United Invest II ApS  
Bestyrelsesmedlem, Aarhus United Elitehåndbold ApS  
Bestyrelsesmedlem, Erhvervs Politisk Netværk  
Direktion, CCI Holding 1 ApS og  
Direktion, Climate Custodian Invest ApS  
Direktion, Ejendomsselskabet SC ApS  
Direktion, ErhvervsCentrum Aarhus ApS  
Direktion, Clean Energy Invest ApS samt direktion i to 100% ejede datterselskaber  
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, 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  
Bestyrelsesmedlem, Fonden Aa-møllens Laug  
Bestyrelsesformand, Foreningen Klimatorium, Lemvig  
Bestyrelsesmedlem, Livsstilshøjskolen, Lemvig  
Bestyrelsesmedlem, Fiskeri-LAG Vestjylland  
Bestyrelsesnæstformand, VIA University College

### Keld Hvalsø Nedergaard, bestyrelsesmedlem

Bestyrelsesnæstformand, Aarhus Vand A/S



---

**Bünyamin Simsek, bestyrelsesmedlem**

Direktion, Lyn Invest ApS  
Direktion, BSEK Invest ApS  
Bestyrelsesformand, Savvaerket Event ApS  
Bestyrelsesformand, Østjyllands Brandvæsen  
Bestyrelsesmedlem, Dansk Affaldsforening

**Jan Ravn Christensen, bestyrelsesmedlem**

Ingen

**Michael Borre, direktion**

Ingen

## Koncern- og årsregnskab

### Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for Aarhus Letbane I/S for 2018 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D.

Regnskabspraksis er ændret jf. nedenfor. Herudover er regnskabspraksis uændret i forhold til tidligere år.

#### Ændring i anvendt regnskabspraksis

For at forbedre det retvisende billede, har ledelsen valgt at ændre regnskabspraksis fra indregning af kapitalandele til kostpris til andel af indre værdi.

Under tidligere anvendt regnskabspraksis blev datterselskaber optaget i balancen til anskaffelsespris fratrukket eventuelle nedskrivninger. Under den ændrede regnskabspraksis bliver datterselskaber optaget i balancen til andel af indre værdi. I moderselskabets resultatopgørelse indregnes resultatandele efter skat og resultatandelen tillægges kapitalandelen i balancen. Modtagne udbytter fragår kapitalandelen i balancen. Den ændrede regnskabspraksis medfører, at der nu er identitet mellem resultat og egenkapital i moderselskabet og i koncernregnskabet.

I moderselskabets regnskab for 2018 er sammenligningstallene for 2017 tilpasset ændringen, ændringen har givet følgende ændringer i moderselskabet:

t.kr.	Ny praksis 2018	Gl. praksis 2018	Ny praksis 2017	Gl. praksis 2017
<b>Resultatopgørelse</b>				
Indregning af resultatandele fra dattervirksomheder	-15.125	0	2.213	0
Årets resultat	-100.762	-98.458	-706.914	-709.126
<b>Balance</b>				
Kapitalandele i dattervirksomheder	0	0	2.327	50
Egenkapital	122.929	122.929	186.792	184.516
Balancesum	2.735.221	2.735.221	2.638.586	2.636.309

#### 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, tog og infrastruktur.

### Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter består af Statens andel af selskabets underskud, samt indtægtsførsel af tidligere års tilskud til dækning af årets af- og nedskrivninger.

### 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 opgjøret 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:

Materielle anlægsaktiver under udførelse	Afskrives ikke
Infrastruktur	10-100 år
Rullende materiel	4-30 år
Driftsmateriel og andet udstyr	10 år
Grunde og bygninger	5-70 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 salgs omkostninger 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 i modervirksomhedens årsregnskab efter den indre værdis metode. Virksomheden har valgt at anse indre værdis metode som en målemetode.

Ved første indregning måles kapitalandele i dattervirksomheder til kostpris, dvs. med tillæg af transaktionsomkostninger.

Modtaget udbytte fradrages den regnskabsmæssige værdi.

Dattervirksomheder med negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr., og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives med modervirksomhedens andel af den negative indre værdi, i det omfang det vurderes som uerholdeligt. Hvis den regnskabsmæssige negative indre værdi overstiger tilgodehavender, indregnes det resterende beløb under hensatte forpligtelser, i det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække dattervirksomhedens underbalance.

#### Periodeafgrænsningsposter (aktiver)

Periodeafgrænsningsposter under aktiverne består af forudbetalte omkostninger.

#### Tilgodehavender

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

#### Likvider

Likvider omfatter likvide beholdninger.

#### 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 selskabets 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 nettorealisationstværdi.

### 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 driftstilskud til fremførelse.

### 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.

## Nøgletal

Nøgletal er beregnet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & Nøgletal 2015".

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

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

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

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

## Resultatopgørelse 1. januar – 31. december

(\*1.000 kr.)

	Note	Koncern		Moderselskab	
		2018	2017	2018	2017
Omsætning	1	144.209	2.921	135.113	829
Personaleomkostninger	2	-10.128	-10.038	-10.128	-10.038
Andre eksterne omkostninger		<u>-133.630</u>	<u>-68.817</u>	<u>-132.312</u>	<u>-69.588</u>
<b>Resultat af primær drift</b>		<b>451</b>	<b>-75.934</b>	<b>-7.327</b>	<b>-78.797</b>
Andre driftsindtægter	3	13.460	554.825	13.460	554.825
Af- og nedskrivninger	5	<u>-95.480</u>	<u>-1.185.173</u>	<u>-72.577</u>	<u>-1.184.546</u>
<b>Resultat før finansielle poster</b>		<b>-81.569</b>	<b>-706.282</b>	<b>-66.444</b>	<b>-708.518</b>
Resultatandele efter skat i dattervirksomheder	6	0	0	-15.125	2.213
Finansielle indtægter		126	214	126	214
Finansielle omkostninger		<u>-19.319</u>	<u>-846</u>	<u>-19.319</u>	<u>-823</u>
<b>Årets resultat</b>	4	<b><u>-100.762</u></b>	<b><u>-706.914</u></b>	<b><u>-100.762</u></b>	<b><u>-706.914</u></b>
Forslag til resultatdisponering:					
Foreslået udbytte		0	0	0	0
Overført resultat		<u>-100.762</u>	<u>-706.914</u>	<u>-100.762</u>	<u>-706.914</u>
<b>Disponeret i alt</b>		<b><u>-100.762</u></b>	<b><u>-706.914</u></b>	<b><u>-100.762</u></b>	<b><u>-706.914</u></b>

## Balance pr. 31. december

('1.000 kr.)

	Note	Koncern		Moderselskab	
		2018	2017	2018	2017
<b>AKTIVER</b>					
<b>Anlægsaktiver</b>					
<b>Materielle anlægsaktiver</b>					
Materielle anlægsaktiver under udførelse		440.032	870.215	440.032	870.215
Infrastruktur		1.108.081	853.387	1.108.081	853.387
Rullende materiel		736.809	342.741	736.809	342.741
Driftsmateriel og andet udstyr		38.752	43.073	0	0
Grunde og bygninger		178.471	186.890	9.838	0
<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>5</b>	<b>2.502.145</b>	<b>2.296.306</b>	<b>2.294.760</b>	<b>2.066.343</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>					
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder		0	0	0	2.327
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.327</b>
<b>Anlægsaktiver i alt</b>		<b>2.502.145</b>	<b>2.296.306</b>	<b>2.294.760</b>	<b>2.068.670</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>					
<b>Tilgodehavender</b>					
Tilgodehavender tilknyttede virksomheder		0	0	215.840	229.854
Andre tilgodehavender	7	41.974	258.621	32.641	256.088
Periodeafgrænsningsposter		13.399	10.560	13.399	10.560
<b>Tilgodehavender i alt</b>		<b>55.373</b>	<b>269.181</b>	<b>261.880</b>	<b>496.502</b>
<b>Likvide beholdninger</b>		<b>179.545</b>	<b>73.484</b>	<b>178.579</b>	<b>73.414</b>
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>		<b>234.918</b>	<b>342.665</b>	<b>440.459</b>	<b>569.916</b>
<b>AKTIVER I ALT</b>		<b>2.737.063</b>	<b>2.638.971</b>	<b>2.735.219</b>	<b>2.638.586</b>



## Balance pr. 31. december

('1.000 kr.)

	Note	Koncern		Moderselskab	
		2018	2017	2018	2017
<b>PASSIVER</b>					
<b>Egenkapital</b>					
Egenkapital		122.930	186.792	122.930	186.792
<b>Egenkapital i alt</b>		<b>122.930</b>	<b>186.792</b>	<b>122.930</b>	<b>186.792</b>
<b>Hensatte forpligtelser</b>					
Andre hensatte forpligtelser	8	0	6.806	0	6.806
<b>Hensatte forpligtelser i alt</b>		<b>0</b>	<b>6.806</b>	<b>0</b>	<b>6.806</b>
<b>Gældsforpligtelser</b>					
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>					
Periodiseret tilskud fra Staten	9	497.685	446.545	497.685	446.545
Tilskud fra Region Midtjylland		2.390	2.390	2.390	2.390
Kreditinstitutter	10	1.720.809	1.368.483	1.720.809	1.368.483
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>2.220.884</b>	<b>1.817.418</b>	<b>2.220.884</b>	<b>1.817.418</b>
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>					
Kreditinstitutter	10	221.926	436.382	221.926	436.382
Leverandører af varer og tjenesteydelser		95.483	178.702	95.341	178.690
Anden gæld		55.215	12.871	53.513	12.498
Periodeafgrænsningsposter	11	20.625	0	20.625	0
<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>393.249</b>	<b>627.955</b>	<b>391.405</b>	<b>627.570</b>
<b>Gældsforpligtelser i alt</b>		<b>2.614.133</b>	<b>2.445.373</b>	<b>2.612.289</b>	<b>2.444.988</b>
<b>PASSIVER I ALT</b>		<b>2.737.063</b>	<b>2.638.971</b>	<b>2.735.219</b>	<b>2.638.586</b>
Honorar til interessentskabsvalgt revisor	12				
Kontraktlige forpligtelser, eventualposter mv.	13				
Nærtstående parter	14				

## Pengestrømsopgørelse

(1.000 kr.)

	Note	Koncern		Moderselskab	
		2018	2017	2018	2017
Resultat af primær drift		451	-75.934	-7.327	-78.797
Ændring i driftskapital	15	186.952	-22.641	193.509	-19.821
Pengestrøm fra primær drift		187.403	-98.575	186.182	-98.618
Renteindtægter		126	214	126	214
Renteomkostninger		-19.319	-846	-19.319	-823
<b>Pengestrøm fra driftsaktivitet</b>		<b>168.210</b>	<b>-99.207</b>	<b>166.989</b>	<b>-99.227</b>
Køb af materielle anlægsaktiver		-301.319	-1.035.553	-300.994	-1.035.553
<b>Pengestrøm fra investeringsaktivitet</b>		<b>-301.319</b>	<b>-1.035.553</b>	<b>-300.994</b>	<b>-1.035.553</b>
Indskud fra interessenter		36.900	133.300	36.900	133.300
Tilskud fra Staten	9	64.400	244.500	64.400	244.500
Kreditinstitutter		137.870	759.789	137.870	759.789
<b>Pengestrøm fra finansieringsaktivitet</b>		<b>239.170</b>	<b>1.137.589</b>	<b>239.170</b>	<b>1.137.589</b>
Årets pengestrøm		106.061	2.829	105.165	2.809
Likvider primo		73.484	70.655	73.414	70.605
<b>Likvider ultimo</b>		<b>179.545</b>	<b>73.484</b>	<b>178.579</b>	<b>73.414</b>

## Egenkapitalopgørelse

(1.000 kr.)

Egenkapitalen pr. 31. december 2018 kan specificeres således:

### Koncern

	Aarhus Kom- mune	Region Midtjylland	I alt
Ejerandel	50,00%	50,00%	100,00%
Egenkapital pr. 1. januar 2018	93.396	93.396	186.792
Ordinære indskud i året	32.900	4.000	36.900
Justering til ejerandel	-14.450	14.450	0
Overført resultat jf. resultatdisponering	-50.381	-50.381	-100.762
<b>Egenkapital pr. 31. december 2018</b>	<b>61.465</b>	<b>61.465</b>	<b>122.930</b>
	Aarhus Kom- mune	Region Midtjylland	I alt
Indskud i alt	863.846	123.389	987.235

Interessenterne har pr. 31. december 2018 indbetalt den fulde anlægsbevilling til Etape 1.

### Moderselskab

	Aarhus Kom- mune	Region Midtjylland	I alt
Ejerandel	50,00%	50,00%	100,00%
Egenkapital pr. 1. januar 2018	93.396	93.396	186.792
Ordinære indskud i perioden	32.900	4.000	36.900
Justering til ejerandel	-14.450	14.450	0
Overført resultat jf. resultatdisponering	-50.381	-50.381	-100.762
<b>Egenkapital pr. 31. december 2018</b>	<b>61.465</b>	<b>61.465</b>	<b>122.930</b>
	Aarhus Kom- mune	Region Midtjylland	I alt
Indskud i alt	863.846	123.389	987.235

Interessenterne har pr. 31. december 2018 indbetalt den fulde anlægsbevilling til Etape 1.

## Noter

('1.000 kr.)

	Koncern		Moderselskab	
	2018	2017	2018	2017
<b>1 Omsætning</b>				
Driftstilskud anvendt i 2018	119.105	0	119.105	0
Lejeindtægter ejendomme	9.653	2.921	557	829
Lejeindtægter rullende materiel	13.533	0	13.533	0
Lejeindtægter infrastruktur	1.242	0	1.242	0
Viderefakturering af lønninger	479	0	479	0
Øvrig omsætning	197	0	197	0
<b>Omsætning i alt</b>	<b>144.209</b>	<b>2.921</b>	<b>135.113</b>	<b>829</b>
<b>2 Personaleomkostninger</b>				
Lønninger	13.142	19.882	13.142	19.882
Pensioner	1.606	3.030	1.606	3.030
Andre omkostninger til social sikring	45	146	45	146
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>14.793</b>	<b>23.058</b>	<b>14.793</b>	<b>23.058</b>
Heraf aktiveret under materielle anlægsaktiver	4.665	13.020	4.665	13.020
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	20	29	20	29

I personaleomkostninger indgår lønninger til direktion og bestyrelse med 1.506 t.kr. samt pensioner med 193 t.kr.

	Koncern		Moderselskab	
	2018	2017	2018	2017
<b>3 Andre driftsindtægter</b>				
Statens andel af bygherreorganisation	869	8.080	869	8.080
Tilbageført tilskud som følge af af- og nedskrivning	12.591	546.745	12.591	546.745
<b>Andre driftsindtægter i alt</b>	<b>13.460</b>	<b>554.825</b>	<b>13.460</b>	<b>554.825</b>

Der henvises til note 9 vedrørende periodiseret tilskud fra Staten.

#### 4 Udgifter til Grenaabanen i periode med driftstilskud

Aarhus Letbane I/S har afholdt omkostninger til Grenaabanen på trods af at denne strækning ikke har været i kommerciel drift i 2018. Frem til 1. juni 2018 hvor Midttrafik påbegyndte driftstilskud, blev disse omkostninger dækket af anlægsbudgettet som en forberedelsesomkostning.

Udgifter til Grenaabanen i perioden 1. juni - 31. december 2018 udgør i alt 36,8 mio. kr. og fordeler sig på følgende regnskabsposter i årsregnskabet:

	<u>2018</u>
Personaleomkostninger	1.568
Andre eksterne omkostninger	18.354
Finansielle omkostninger	7.720
Kreditinstitutter	<u>9.150</u>
<b>Udgifter til Grenaabanen i periode med driftstilskud</b>	<b><u>36.792</u></b>

Heraf er 27.642 t.kr. udgiftsført i resultatopgørelsen, mens 9.150 t.kr. har nedbragt gæld til kreditinstitutter under passiverne.

## 5 Materielle anlægsaktiver

Koncern	Materielle anlægsaktiver udført sel	Infrastruktur	Rullende materiel	Drifts-materiel og andet udstyr	Grunde og bygninger	I alt
Kostpris 1. januar 2018	1.272.712	1.499.071	444.231	43.188	222.275	3.481.477
Årets tilgang	203.434	80.241	9.695	2	7.951	301.323
Overførsel	-853.031	300.428	550.160	0	2.443	0
Kostpris 31. december 2018	623.115	1.879.740	1.004.086	43.190	232.669	3.782.800
Af- og nedskrivninger 1. januar 2018	-402.498	-645.684	-101.491	-119	-35.383	-1.185.175
Årets afskrivninger	0	-29.423	-42.923	-4.319	-18.815	-95.480
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Overførte nedskrivninger	219.415	-96.552	-122.863	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2018	-183.083	-771.659	-267.277	-4.438	-54.198	-1.280.655
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2018</b>	<b>440.032</b>	<b>1.108.081</b>	<b>736.809</b>	<b>38.752</b>	<b>178.471</b>	<b>2.502.145</b>
<i>I kostprisen indgår aktiverede renter med</i>	6.940	17.474	23.240	1.222	5.629	54.505

Anlægsaktiverne som relaterer sig til indre strækning er ibrugtaget ved kommerciel driftsstart d. 21. december 2017. Ligeledes er anlægsaktiver der relaterer sig til Odder strækningen ibrugtaget ved kommerciel driftsstart d. 25. august 2018. Materielle anlægsaktiver under udførsel består således af anlægsaktiver vedrørende Grenaa strækningen, som endnu ikke er ibrugtaget til kommerciel drift.

Den idriftsatte Letbane måles jf. regnskabspraksis til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

## 5 Materielle anlægsaktiver (fortsat)

Moder	Materielle anlægsaktiver udførsel	Infrastruktur	Rullende materiel	Driftsmateriel og andet udstyr	Grunde og bygninger	I alt
Kostpris 1. januar 2018	1.272.712	1.499.071	444.231	0	34.875	3.250.889
Årets tilgang	203.434	80.241	9.695	0	7.626	300.996
Overførsel	-853.031	300.428	550.160	0	2.443	0
Kostpris 31. december 2018	623.115	1.879.740	1.004.086	0	44.944	3.551.885
Af- og nedskrivninger 1. januar 2018	-402.498	-645.684	-101.491	0	-34.875	-1.184.548
Årets afskrivninger	0	-29.423	-42.923	0	-231	-72.577
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Overførte nedskrivninger	219.415	-96.552	-122.863	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2018	-183.083	-771.659	-267.277	0	-35.106	-1.257.125
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2018</b>	<b>440.032</b>	<b>1.108.081</b>	<b>736.809</b>	<b>0</b>	<b>9.838</b>	<b>2.294.760</b>
<i>I kostprisen indgår aktiverede renter med</i>	7.886	19.857	26.409	0	353	54.505

Anlægsaktiverne som relaterer sig til indre strækning er ibrugtaget ved kommerciel driftsstart d. 21. december 2017. Ligeledes er anlægsaktiver der relaterer sig til Odder strækningen ibrugtaget ved kommerciel driftsstart d. 25. august 2018. Materielle anlægsaktiver under udførsel består således af anlægsaktiver vedrørende Grenaa strækningen, som endnu ikke er ibrugtaget til kommerciel drift.

Den driftsatte Letbane måles jf. regnskabspraksis til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

	Moderselskab		
	2018	2017	
<b>6 Finansielle anlægsaktiver</b>			
<b>Kapitalandele i dattervirksomheder</b>			
Kostpris 1. januar	50	50	
Tilgang	0	0	
Afgang	0	0	
Kostpris 31. december	50	50	
Værdiregulering 1. januar	2.277	64	
Årets resultat	-15.125	2.213	
Underbalance modregnet i tilgodehavende	12.798	0	
Værdiregulering 31. december	-50	2.277	
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>0</b>	<b>2.327</b>	
<b>Dattervirksomheder</b>	<b>Retsform</b>	<b>Hjemsted</b>	<b>Ejerandel</b>
Aarhus Letbane Ejendomme ApS	Anpartsselskab	Aarhus	100 %

	Koncern		Moderselskab	
	2018	2017	2018	2017
<b>7 Andre tilgodehavender</b>				
Tilgodehavende Aarhus Kommune	7.679	67.172	7.679	67.172
Tilgodehavende Banedanmark	5.040	625	5.040	625
Tilgodehavende Norddjurs Kommune	344	1.117	344	1.117
Tilgodehavende Odder Kommune	0	3.457	0	3.457
Tilgodehavende Keolis	11.549	0	11.394	0
Tilgodehavende tilskud fra Staten	7.400	139.900	7.400	139.900
Tilgodehavende moms	0	43.400	0	43.400
Tilgodehavende leje	8.638	2.533	0	0
Øvrige tilgodehavender	1.324	417	784	417
<b>Andre tilgodehavender i alt</b>	<b>41.974</b>	<b>258.621</b>	<b>32.641</b>	<b>256.088</b>



## 8 Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser vedrører kendte, men ikke afgjorte krav rejst mod selskabet og er således udtryk for ledelsens estimat.

9 Periodiseret tilskud fra Staten	Tilskud	Resultat ført	I alt
Periodiseret tilskud fra Staten 1. januar 2018	1.012.875	-566.330	446.545
Tilskud i året	64.400	0	64.400
Administrationsbidrag	0	200	200
Dækning af bygherreomkostninger i resultatopgørelsen	0	-869	-869
Dækning af af- og nedskrivninger	0	-12.591	-12.591
<b>Periodiseret tilskud fra Staten 31. december 2018</b>	<b><u>1.077.275</u></b>	<b><u>-579.590</u></b>	<b><u>497.685</u></b>

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 tilskud.

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

	Koncern		Moderselskab	
	2018	2017	2018	2017
<b>10 Kreditinstitutter</b>				
Forfald efter 5 år	1.519.798	1.215.630	1.519.798	1.215.630
Forfald mellem 1 og 5 år	201.011	152.853	201.011	152.853
Langfristet del i alt	1.720.809	1.368.483	1.720.809	1.368.483
Forfald indenfor 1 år	221.926	436.382	221.926	436.382
<b>Kreditinstitutter i alt</b>	<b><u>1.942.735</u></b>	<b><u>1.804.865</u></b>	<b><u>1.942.735</u></b>	<b><u>1.804.865</u></b>

## 11 Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter under passiverne består af ej anvendt driftstilskud, som overføres til senere år på en udligningskonto. Udviklingen i denne udligningskonto specificeres således:

	Koncern		Moderselskab	
	2018	2017	2018	2017
Udligningskonto primo	0	0	0	0
Opsparet i året	20.625	0	20.625	0
Anvendt i året	0	0	0	0
<b>Udligningskonto ultimo</b>	<b>20.625</b>	<b>0</b>	<b>20.625</b>	<b>0</b>

## 12 Honorar til interessentskabsvalgt revisor

Honorar vedrørende lovpligtig revision	151	165	131	145
Erklæringsopgaver med sikkerhed	163	100	163	100
Skatterådgivning	68	157	58	157
Andre ydelser	290	560	288	560
<b>Honorar til interessentskabsvalgt revisor i alt</b>	<b>672</b>	<b>982</b>	<b>640</b>	<b>962</b>

## 13 Kontraktlige forpligtelser og eventualposter mv.

### Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter vedrørende anlæg og drift af Etape 1 har en samlet restværdi på 693 mio. kr. Kontrakterne løber i op til 6 år fra fuld drift.

Der er indgået lejekontrakter vedrørende depoter i Odder, Grenaa og Aarhus H. Disse kontrakter udgør en samlet kontraktlig forpligtelse på 1,4 mio. kr. Kontrakterne løber i op til 8 år.

Lejemålet på P. Hiort Lorensens Vej lejes af Aarhus Letbane Ejendomme ApS. Lejekontrakten kan opsiges med 6 måneders varsel, hvorfor der pr. 31 december 2018 er en kontraktlig forpligtelse på 1,1 mio. kr. (kun gældende for moderselskab, mens forpligtelsen elimineres på koncernniveau).

### Erstatningssager

Der pågår en advokatsag, hvor der er rejst krav mod Aarhus Letbane I/S på 7,5 mio. kr. som følge af spunsarbejder udført i juni 2014. Aarhus Letbane I/S har afvist kravet.

## 14 Nærtstående parter

### Koncern

Koncernen Aarhus Letbane har følgende 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. egenkapitalopgørelsen. Herudover har der ikke været transaktioner med nærtstående parter.

### Moder

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

*Aarhus Kommune, Rådhuset, 8000 Aarhus C*  
*Region Midtjylland, Skottenborg 26, 8800 Viborg*

Herudover ejer Aarhus Letbane I/S følgende selskab 100%:

*Aarhus Letbane Ejendomme ApS, P. Hiort Lorenzens Vej 71-95, Aarhus C*

Der er i året modtaget indskud fra interessenter jf. egenkapitalopgørelsen, samt betalt husleje for i alt 2,1 mio. kr. Herudover har der ikke været transaktioner med nærtstående parter.

	Koncern		Moderselskab	
	2018	2017	2018	2017
<b>15 Ændring i driftskapital</b>				
Ændring i tilgodehavender	213.808	72.113	221.824	75.363
Ændring i leverandørgæld og anden gæld	-20.050	-94.754	-21.509	-95.184
Ændring i hensættelser	-6.806	0	-6.806	0
<b>Ændring i driftskapital i alt</b>	<b>186.952</b>	<b>-22.641</b>	<b>193.509</b>	<b>-19.821</b>