

## ***Politisk aftale***

### ***Oprettelse af et fælles anlægsselskab i forbindelse med anlæg af en letbane i Aarhus***

Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten er enige om at styrke den kollektive transport i Østjylland. Med etablering af letbanen er det visionen, at den kollektive transport skal spille en større rolle i fremtiden.

Med denne aftale igangsættes arbejdet med at etablere Danmarks første letbane.

Den nye letbane vil skabe et helt nyt sammenhængende regionalt transportsystem, som omfatter en sammenbinding af Aarhusområdets to nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaa-banen, samt udbygning af 12 km lang ny letbanestrækning fra Aarhus H. til Lystrup nord for Aarhus. Letbanen sikrer bl.a. det nye byudviklingsområde i Lisbjerg betjenes af højklasset kollektivt transport.

Aarhus Kommune, staten og Region Midtjylland er med aftalen enige om at oprette et fælles anlægsselskab, som skal stå for anlæg af den første etape af letbanen i Aarhus.

Anlægsselskabet oprettes som et interessentselskab ved navn Aarhus Letbane I/S. Selskabet vil have følgende ejerfordeling:

- Aarhus Kommune ejer 47,2 pct.
- Staten ejer 47,0 pct.
- Region Midtjylland ejer 5,8 pct.

Ejerandelene er beregnet ud fra parternes kontante bidrag til projektet. Parterne bidrager med følgende: Aarhus Kommune 635 mio. kr. (heraf er 135 mio. kr. allerede finansieret til forberedelse busbaner), staten 632 mio. kr. (heraf er 32 mio. kr. allerede finansieret til forberedelse af busbaner) og Region Midtjylland 78 mio. kr.

Ejerne er enige om, at der ved selskabets stiftelse skal indskydes følgende beløb i anlægsselskabet:

- Aarhus Kommune 500 mio. kr.
- Staten 600 mio. kr.
- Region Midtjylland 78 mio. kr.

Ovenstående beløb er angivet i 2009-priser. Beløbene opskrives med statens anlægsindeks.

Banedanmark stiller Grenaa-banen til rådighed og Region Midtjylland er indstillet på at Odderbanen stilles til rådighed for anlægsselskabet.

Parterne samt DSB og Banedanmark stiller de arealer, der skal anvendes til letbanens blivende anlæg vederlagsfrit til rådighed. Arealer udover disse må Aarhus Letbane I/S erhverve på normal vis.

Anlægsselskabet følger de almindelige skadevolderprincipper ved etablering af større infrastrukturanlæg.

Parterne i anlægsselskabet hæfter for uforudsete udgifter udover det fastlagte anlægsbudget i forhold til deres respektive ejerandele i selskabet. Staten har afsat 100 mio. kr. i en central reserve til eventuelle fordyrelser for så vidt angår statens ejerandel.

Det står Aarhus Kommune og Region Midtjylland frit for, om de vil afsætte en central reserve til eventuelle fordyrelser i projektet.

Parterne er enige om, at tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den eller de parter, der ønsker at foretage tilkøb. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for anlæg af Aarhus Letbane og som parterne har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelse af anlægget af Aarhus Letbane.

En yderligere elektrificering kan besluttes af Aarhus Kommune og Region Midtjylland inden for de økonomiske rammer af det kommende drifts- og infrastrukturselskab, såfremt en sådan elektrificering er i driftsøkonomisk balance. Elektrificering ud over, hvad der er i driftsøkonomisk balance i forhold til de hidtidige beregninger, skal finansieres af de parter, som måtte ønske denne elektrificering.

Anlægsselskabet skal ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer. Aarhus Kommune udpeger 2 medlemmer, transportministeren, Region Midtjylland og Midttrafik udpeger hvert 1 medlem. Parterne er enige om, at der skal udpeges en professionel bestyrelse.

Anlægsselskabet vil være ansvarlig for samtlige anlægsarbejder relateret til anlæg af letbanen herunder forberedelse af Odderbanen og Grenaabanen til letbanedrift, samtlige arbejder relateret til ombygning af Aarhus H., samt etablering af ny letbanestrækning fra Aarhus H. til Lystrup.

Anlægsarbejdet omfatter således:

- Forberedelse af Grenaabanen til letbanedrift herunder perronombygninger, signal, krydsningsspor, i alt 11 mio. kr.
- Forberedelse af Odderbanen til letbanedrift herunder perronombygninger, signal, krydsningsspor, i alt 45 mio. kr.
- Ombygning af Aarhus H. - herunder indføring til Aarhus H. og samtlige spor- og perronombygninger, forberedelse af sikringsanlæg, i alt 180 mio. kr.
- Nyt dobbeltsporet letbane tracé fra Aarhus H. til Lystrup - herunder samtlige arealerhvervelser, ledningsomlægninger, etablering af nye standsningssteder, el, styring og overvågning, i alt 846 mio. kr.
- Etablering af fjernstyrings-, overvågnings og info-system for hele letbanen, i alt 62 mio. kr.
- Bygherreorganisation 34 mio. kr.

Det står anlægsselskabet frit for selv at disponere mellem ovenstående poster.

Den samlede anlægssum for letbanen bliver således i alt 1.178 mio. kr. i 2009-priser. Priserne pris- og indeksreguleres med statens anlægsindeks.

Anlægget mellem Aarhus H. og Grenå er i dag udformet til kørsel med godstog, men strækningen benyttes ikke i dag til godstog. Såfremt der i fremtiden skal køre godstog på strækningen mellem Aarhus H. og Grenå er parterne bag aftalen indforstået med, at disse kun må køre om natten og samtidig skal banen være lukket for passagertrafik.

Parterne er enige om, at når anlægget af letbanen står færdigt og bestyrelsen beslutter at anlægget kan overdrages til driftsselskabet, da opløses anlægsselskabet og samtlige aktiver og passiver, samt rettigheder og pligter overdrages til et drifts- og infrastrukturselskab, som Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter. I forbindelse med opløsningen af Aarhus Letbane I/S overdrager staten således vederlagsfrit sin andel af letbanen til Aarhus Kommune og Region Midtjylland mod at staten efter opløsningen ikke længere hæfter for krav mod anlægsselskabet.

Drifts- og infrastrukturselskabet får således ansvaret for Aarhus Letbane, herunder for driften, infrastrukturen, trafikstyringen og vedligeholdelsen af Aarhus Letbane, dog er det fortsat Banedanmark, som ejer og vedligeholder Grenaabanen.

Parterne er dermed enige om, at drifts- og infrastrukturselskabet skal varetage følgende forpligtigelser, idet det dog bemærkes, at hvis forpligtelsen vedrører Grenaabanen, skal Banedanmark inddrages:

- Anskaffelse og finansiering af materiel
- Evt. yderligere elektrificering af Odderbanen og/eller Grenaabanen
- Planlægning og anlæg af værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter
- Trafikbetjening af hele letbanestrækningen fra Odder til Grenå
- Vedligeholdelse af infrastrukturen
- Trafikstyring

Drifts- og infrastrukturselskabet kan oprette datterselskaber. Den nærmere ejerfordeling i selskabet aftales mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Parterne er enige om, at Region Midtjylland bevarer retten til de nuværende pensions-, drifts- og investeringstilskud til Odderbanen.

Parterne er desuden enige om, at staten yder et årligt driftsbidrag på 44,9 mio. kr. (2011-priser) til drifts- og infrastrukturselskabet som compensation for at driften af Grenaabanen fremover påhviler drifts- og infrastruktur-selskabet. Driftsbidraget indeksreguleres med den generelle pris- og lønudvikling. Drifts- og infrastrukturselskabet forpligter sig til, at betjeningen af Grenaabanen opretholdes på et niveau svarende til det nuværende betjeningsomfang, dog kan selskabet reducere betjeningen i ydertimerne på hverdage samt i weekenderne.

Tilsvarende forpligter Banedanmark sig til at vedligeholde Grenaabanen således at stabil letbanedrift kan opretholdelse.

Parterne er enige om, at nærværende aftale fuldt og helt udmøntes ved det forslag til lov om Aarhus Letbane som transportministeren vil fremsætte for Folketinget.

København den 31. oktober 2011



---

Rådmand for Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø  
Laura Hay



---

Borgmester  
Jacob Bundsgaard



---

Regionsrådsformand  
Bent Hansen



---

Transportminister  
Henrik Dam Kristensen