

Notat om Status og Årsrapport 2015 for Aarhus Letbane.

Der er afsat 3,6 mia. kr. til anlæg af Aarhus Letbane, letbanetog og bygninger. Hidtil er de årlige driftsudgifter anslået til 214 mio. kr. I 2015 blev anlægsselskabet og driftsselskabet for Aarhus Letbane sammenlagt til ét selskab, der nu ejes af Region Midtjylland og Aarhus Kommune med hver 50%.

I notatet gives en status for letbanens økonomi, samt status og fremdrift for anlæg og driftsforberedelse.

Økonomi

Review af drifts- og anlægsbudgetter

I forbindelse med sammenlægningen af de tidligere 2 selskaber bestilte Aarhus Letbane en ekstern review af de to selskabers budgetter.

PwC, PriceWaterhouseCoopers har i december 2015 foretaget en budgetgennemgang af driftsbudgettet 2015-2018 og konkluderer følgende:

- *Budgettets underliggende forudsætninger er ikke konsekvent dokumenterede. Budgettet hviler derfor ikke ubetinget på et solidt og skriftligt velargumenteret grundlag, uagtet at de mundtligt fremførte argumenter fremstår relevante og delvist berettigede, men dog ikke udtømmende.*
- *Potentielle risici og følsomheder er ikke tilstrækkeligt afspejlede i budgettet.*
- *Budgettet er til dels udarbejdet på baggrund af forudsætningerne i form af indgående aftaler og meddelte oplysninger.*
- *Som følge af den utilstrækkelige dokumentation af forudsætningerne og afspejling af risici og følsomheder understøtter budgettet ikke en tilfredsstillende controlling og opfølgning.*

PwC anbefaler i det fremadrettede arbejde med budgettet, at alle væsentlige forudsætninger dokumenteres og underbygges af relevante analyser af risici og følsomheder. Arbejdet bør endvidere foregå i en mere transparent og logisk opbygget budgetmodel. Der bør endvidere udarbejdes et periodiseret omkostningsbudget med tilhørende balance, der afspejler trækket på de økonomiske ressourcer som supplement til det foreliggende likviditetsbudget. Den ikke fradragsberettigede moms skal undersøges nærmere.

På baggrund af PwC's gennemgang har Aarhus Letbane igangsat udarbejdelse af et revideret driftsbudget fra bunden. Aarhus Letbane har oplyst, at det revidere driftsbudget forventes at foreligge i maj 2016.

EY, Ernest & Young har i december 2015 foretaget en budgetgennemgang af budget 2016 for anlægsgdelen og giver følgende kommentarer til de væsentligste forudsætninger:

- *Budgetproces: Generelt vurderes "Bottom-up" processen omkring udarbejdelsen af anlægsbudgettet 2016 hensigtsmæssig og budgettet generelt veldokumenteret.*

- *Sporbarhed: Der er sammenhæng mellem notat om totaløkonomi fra 27. juni 2014, budget 2015 godkendt december 2015 og budget 2016 dateret 30. november 2016.*
- *Budgettering af kontraherede elementer: Størstedelen af anlægsarbejderne 94 % er kontraheret. 67 % af det samlede anlægsbudget inkl. driftsmateriale (ekskl. reserver) vedrører transportpakken.*
- *Der er en mindre valutausikkerhed og usikkerhed omkring pristalsregulering af de kontraherede elementer primært transportpakken, idet bl.a. transportpakken afregnes i EURO, for hvilket der ikke foretages kurssikring, og kontraktens indeksering ikke følger indekseringen efter finansloven.*
- *Budgettering af ikke kontraherede elementer: Anlægsoverslag for ikke kontraherede forberedende arbejder er begrundet i et bygherre-overslag baseret delvist på rådgiverinput, delvist på estimater lavet af Aarhus Letbane. Øvrige udgifter er baseret på en kvalificeret vurdering udarbejdet af AL.*
- *Finansiering: Budgettet for de samlede Anlæg ligger inden for finansieringstilsagnene. Det skal afklares, om investeringerne i Driftsanlæg, herunder eventuel yderligere tilkøb, som f.eks sporgruppe 500, driftsbudgettet for opstart/indkøring af Aarhus Letbane samt renter i etableringsfasen kan holdes inden for bevilget låneramme på 1.800 mio. kr.*
- *Risikovurdering og reserver: Aarhus Letbane gennemfører en systematisk risikovurdering af anlægselementer. Undersøgelsen viser dog at denne metode på nogle områder afviger fra best practices. Der er tilsidesat reserver i anlægsbudgettet i et omfang, svarende til den forventede risiko. Management reserve i Anlæg udgør forventede, men ikke fuldt ud realiserede besparelser. Der er ikke tilsidesat reserver til at dække eventuelle merudgifter ved den forventede realiserede risiko for driftsanlæggbudgettet.*
- *Tidsplan: Aarhus Letbane følger tidsplanen på ugentlige arbejds møder.*
- *Der findes ikke en simple indikator på forhold mellem tidsplan og fremdrift.*
- *Aarhus Letbane indikerer, at tidsplanen er meget stram, med begrænset slæk til uforudsete problemer.*

Det forlyder, at gennemgangen af anlægsbudgettet 2016 er taget til efterretning af bestyrelsen.

Brev om økonomiafrapportering til interessenterne af 11. december 2015

I interessentkontrakten/principaftalen for det sammenlagte selskab lægges der særlig vægt på selskabets økonomistyring, og at interessenterne får tilgængelig information stillet til rådighed om selskabets økonomistyring, status og fremdrift, samt risici.

Interessenterne har med brev til Aarhus Letbane specificeret ønskerne:

- *Oversigtligt budget/regnskab for hovedposter opdelt på anlæg og drift*
- *Fordelt på hovedposter ønskes restbudget, forventninger til resterende udgifter, tidsplan, fremdrift og risici*
- *Opgørelse af reservebeløb såvel centrale som på delelementer.*
- *Betydende ekstraarbejder og årsagen hertil*
- *Tilkøb og finansiering heraf*
- *Eventuelle afledte konsekvenser på driftsøkonomien af anlægdispositioner*

Desuden ønskes en kopi af de afrapporteringer som Aarhus Letbane sender til Transport- og Bygningsministeriet i takt med at disse afsendes.

Administrationen kan ultimo marts 2016 konstatere, at Region Midtjylland ikke har modtaget afrapportering fra Aarhus Letbane, der modsvarer de stillede krav. Herunder er der ikke modtaget kopi af afrapporteringer sendt til Transport- og Bygningsministeriet.

Årsrapport 2015

Overordnet giver Årsrapporten ikke billede af selskabets økonomi sammenholdt med budgettet. Eventuelle risici for økonomi og tidsplan er ikke omtalt.

Region Midtjylland har dog konstateret en fejl vedrørende opstilling af Regionens forudindbetaling til selskabet.

Administrationen har, foranlediget af de ikke-fremsendte afrapporteringer fra Aarhus Letbane og Årsrapporten påtalt dette i en mail til Aarhus Letbane.

Status og fremdrift for anlæg og driftsforberedelse

Sammenlægningen af de hidtidige 2 selskaber Aarhus Letbane I/S og Aarhus Letbane Drift I/S skete regnskabsmæssigt pr. 1. oktober 2015. Den nye bestyrelse tiltrådte i november 2015.

Dimensionering af Aarhus Letbane til fremtidig drift

I principaftalen, der ligger til grund for Interessentskabskontrakten for det sammenlagte selskab, indgår at Aarhus Letbane I/S også fremadrettet skal varetage anlægs- og driftsopgaver for kommende etaper af Aarhus Letbane. Igangsætning af nye etaper vil være afgørende for, om der fortsat skal opretholdes anlægskompetencer i selskabet.

Ved Interessentskabskontraktens indgåelse var det uklart, om der umiddelbart i forlængelse af etape 1 vil kunne rejses finansiering, herunder fra statens side, til anlæg af en etape 2 (til Hinnerup og Brabrand). Det indgår derfor i Interessentskabskontrakten, at der inden udgangen af 2. kvartal 2016 skal afholdes et møde mellem borgmester og regionsrådsformand for drøftelse og vurdering af aktuelle muligheder for statslige midler til nye etaper. Der er berammet møde medio maj 2016. Mulighed for anlæg af yderligere letbaneetaper vil få betydning for personalebehovet hos Aarhus Letbane, der primært varetager anlægsopgaver.

Trafikplaner Aarhus og Djursland

Midttrafik har med inddragelse af Aarhus Kommune og regionen udarbejdet "Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet – tilpasning til letbanen". Forslaget til trafikplan har været i høring i januar/februar 2016. Midttrafik er ved at systematisere og danne sig et overblik over indholdet af de ca. 900 høringsbemærkninger, der er indkommet fra borgere, lokalråd, foreninger mv. Der har i forbindelse med høringen været afholdt møder med lokalråd i de forskellige områder af Aarhus Kommune, som trafikplanen berører.

På baggrund af de indkomne høringsbemærkninger vil Midttrafik foretage tilpasninger af trafikplanforslag. Midttrafik forventer at kunne fremsende det endelige trafikplanforslag til behandling i regionsråd og byråd i august 2016.

I trafikplanen indgår stillingtagen til 4 standsningssteder på Odderbanen. Det drejer sig om Kongsvang, Egelund, Assedrup og Vilhelmsborg. Det foreslås, at Kongsvang opretholdes, mens Assedrup og Vilhelmsborg behovsbetjenes udenfor myldretiden. Egelund foreslås nedlagt.

Der tages i trafikplanen forbehold for, at den planlagte letbanekøreplan med op til kvartersdrift på en del af Odderbanen skal kunne gennemføres. Endelig stillingtagen afventer køretidssimuleringer for letbanekørslen fra Aarhus Letbane, som har bestilt disse hos entreprenøren ASAL. Aarhus Letbane har oplyst, at køretidssimuleringer forventes leveret i løbet af april 2016.

I lighed med Aarhus-området, skal der for Djursland udarbejdes en plan for tilpasning af buskørslen, der skal træde kraft, når letbanen åbner. Hensigten er, at flere busruter kan afkortes og tilpasses letbaneafgangene og dermed være med til at finansiere den højere frekvens på letbanen. Herudover forventes elementer fra Djurslandskommunernes Mobilitetsstrategi indarbejdet i den kommende trafikplan. Trafikplanen udarbejdes af Midttrafik i samarbejde med regionen og kommunerne.

Nye krydsningsstationer

For at sikre høj frekvens på den inderste del af Grenaabanen planlægger Aarhus Kommune, Nord- og Syddjurs kommuner og regionen at etablere en ny krydsningsstation med standsningssted i Risskov ved Vester Strandallé. Overslag over anlægsomkostningerne beløber sig til 23-28 mio. kr., og det forventes at krydsningsstationen kan anlægges fra oktober 2017. Det betyder, at driften må indstilles ca. 3 uger i april 2018 for sammenkobling af sporskifter og kørestrøm mod Grenaabanen. Som udgangspunkt forventes krydsningsstationen at kunne anlægges for uforbrugte anlægsmidler. Alternativt ved optagelse af lån i selskabet finansieret af parterne og Nord- og Syddjurs kommuner.

Der er planlagt et nyt standsningssted ved Thorsager. Standsningsstedet er et tilkøb som finansieres af Syddjurs Kommune. Der er endvidere givet tilskud fra staten til etablering af standsningsstedet. Aarhus Letbane vurderer, at åbning af standsningsstedet ved Thorsager vil kunne ske ultimo 2017 eller primo 2018.

Norddjurs Kommune har desuden ønske om at etablere af et nyt standsningssted ved Hessel i den vestlige del af Grenaa.

Forberedelse af letbanedrift

Aarhus Letbane har oplyst at produktionen af letbanetog forløber planmæssigt. De første togsæt forventes leveret i juni 2016.

Det forlyder desuden, at Keolis, der er fremtidig letbaneoperatør, har fremsendt ansøgning om sikkerhedscertifikat til Trafik- og Byggestyrelsen, og er i dialog om, hvilke certifikatdokumenter der skal udarbejdes.

Keolis' øvrige opgaver med forberedelse og mobilisering af letbanedriften, forløber efter de oplysninger administrationen har modtaget, planmæssigt. Opgaverne omfatter bl.a. uddannelse af letbaneførere og trafikstyringspersonale samt forberedelse af trafikstyring.

Lukning af togdrift på Odder- og Grenaa-banen

For at friholde Grenaa- og Odderbanen til ASAL's anlægsopgaver (signalanlæg, master til kørestrøm, transformatorer m.v.) på strækningerne har togdriften om aftenen og i weekender været indstillet siden december 2015. Fra august 2016 og indtil letbanens åbning i oktober 2017 vil togkørslen være totalt indstillet.

Midttrafik har forberedt erstatningskørsel med bus i de perioder, hvor togdriften er indstillet. Planerne for erstatningskørslen, der træder i kraft til august, er blevet justeret efter de bemærkninger, Midttrafik har modtaget efter høring i januar.

Vedligeholdelse af infrastruktur

Aarhus Letbane har valgt at udbyde infrastrukturvedligeholdelse som en totalentreprise. Udbudsprocessen pågår i øjeblikket. Det er derfor uvist om prisniveauet kan holde sig inden for det budget, der er afsat i driftsbudgettet. Ved udarbejdelse af driftsbudgettet blev der taget udgangspunkt i erfaringerne fra Midtjyske Jernbaner, hvor det løbende vedligeholdelsesarbejde varetages af eget personale, og specialopgaver er udliciteret til underleverandører.

Rigsrevisionen

Rigsrevisionen gennemfører en undersøgelse af fordyrelsen af Aarhus Letbane. Undersøgelsen er afgrænset til Transport- og Bygningsministeriet, mens de øvrige ejere af Aarhus Letbane I/S og selskabet ikke indgår direkte i undersøgelsen. I den forbindelse er administrationen i efteråret 2015 blevet interviewet af medarbejdere fra Rigsrevisionen om forløbet omkring letbaneprojektet i Aarhus, herunder om Region Midtjyllands perspektiver på de forskellige faser i forløbet med anlæggelsen af Aarhus Letbane, og om etableringen af anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S samt statens udtræden af selskabet.

Rigsrevisionen har oplyst, at beretning planlægges afgivet til Statsrevisorerne ultimo april 2016.

Udbygningsetaper

Det er i Letbanerådet besluttet, at en kommende etape 2 for letbanen skal betjene Brabrand og Hinnerup. Aarhus og Favrskov kommuner har i efteråret 2015 igangsat en for-VVM-proces for etape 2. Regionens hidtidige holdning, som også er kommet til udtryk i Letbanerådet, er at afvente idriftsættelse og sikker drift af etape 1, inden projektering og anlæg af yderligere etaper igangsættes.

Som tidligere nævnt afholder regionsrådsformand og borgmester medio maj 2016 et møde for drøftelse og vurdering af aktuelle muligheder for statslige midler til udbygningsetaper.

Tidsplan

I henhold til den foreliggende tidsplan forventes letbanedrift igangsat på den indre strækning pr. maj 2017 og på hele letbanen pr. oktober 2017.

Administrationen er ikke bekendt med overskridelser af den overordnede tidsplan.

Anlægsudfordringer

Aarhus Letbane har orienteret interessenterne om samarbejdsaftale indgået med Banedanmark om udførelsestidspunkt for hastighedsopgradering mv. på Grenaabanen. Det er aftalt at sporfornyelse på dele af strækningen Østbanetorvet – Grenaa, hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa, Renovering og udskiftning af 4 broer, samt etablering af krydsningsspor i Trustrup gennemføres inden letbanens åbning i oktober 2017. Endvidere indgår det i aftalen, at samtlige usikrede overkørsler på Grenaabanen forventes nedlagt i 2018.

Inden letbanen kan tages i brug, skal det samlede transportsystem sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen. Sikkerhedsgodkendelsen omfatter det fysiske anlæg, letbanetog, de køreregler, der skal anvendes, samt uddannelse af personale hos letbaneoperatøren Keolis. Administrationen er ikke informeret om fremdriften i processen for sikkerhedsgodkendelse i forhold til tidsplanen. Det forlyder, at Aarhus Letbane har stort fokus på opgaven.