

Århus, 2. december 2011

**Baggrundsbilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10



KUNDETILFREDSHED I BYBUSSE EFTERÅR 2011

Kundetilfredshedsundersøgelse

MIDTTRAFIK

November 2011

EPINION KØBENHAVN

RYESGADE 3F
DK-2200 KØBENHAVN N
TLF. +45 87 30 95 00
TYA@EPINION.DK

EPINION AARHUS

SØNDERGADE 1A
DK-8000 AARHUS C
TLF. +45 87 30 95 00
TV@EPINION.DK

EPINION SAIGON

11TH FLR.DINH LE BUILDING - 1 DINH LE STR.,
DIST. 4, HOCHIMINH CITY, VIETNAM
TLF. +84 90 411 3289
SAIGON@EPINION.VN

INDHOLD

1.	INDLEDNING	3
1.1	Baggrund	3
1.2	Metode	3
1.3	Læsevejledning	5
2.	OVERORDNET KONKLUSION	6
3.	DEN SAMLEDE TILFREDSHED I BYBUSSE	7
4.	RESPONDENTFORDELING & TILFREDSHED	9
4.1	Demografi	9
4.2	Rejsefrekvens	11
4.3	Rejseformål	13
5.	BYBUSRESULTATER OPDELT PÅ BYNIVEAU	16
5.1	Herning	16
5.2	Skive	20
5.3	Holstebro	24
5.4	Viborg	28
5.5	Randers	32
5.6	Horsens	36
6.	BYBUSRESULTATER I AARHUS	40
7.	BILAG	44
7.1	Demografi	44
7.2	Rejsefrekvens	50
7.3	Rejseformål	54

1. INDLEDNING

1.1 BAGGRUND

Epinion gennemførte i uge 21 og 22 2011 en kundetilfredshedsundersøgelse blandt kunder i lokal- og regionalbusser, i bybusserne i Horsens, Viborg, Randers og Aarhus. Undersøgelsen havde til sigte at fremskaffe viden omkring buskundernes tilfredshed med den kollektive trafik og belyse hvorvidt, der er områder, hvor der er plads til forbedringer i forholdet til buskunderne.

Undersøgelsens resultater blandt bybusser i Horsens, Viborg og Randers blev afrapporteret på et overordnet plan, men også opdelt på byer. Midttrafik har fundet, at den nye opdeling af data og sammenligning mellem byer indenfor bybusser er særdeles brugbar.

I forlængelse med kundetilfredshedsundersøgelsen i foråret, er samme undersøgelse derfor gennemført i Skive, Holstebro og Herning i uge 37 og 38 2011 med henblik på at skabe et større og nuanceret indblik i kundetilfredsheden i bybusser i og på tværs af de forskellige byer. Resultaterne fra Skive, Holstebro og Herning er samlet med resultaterne for bybusserne i Viborg, Randers og Horsens og sidestilles endvidere med resultaterne blandt kunder i bybusserne i Aarhus.

Samme undersøgelse gennemføres endvidere i bybusserne i Silkeborg i februar 2012, hvorefter der forlægges en samlet rapport for alle otte byer.

1.2 METODE

Spørgeskemaet, der ligger til grund for undersøgelsen, er leveret af Midttrafik og er tilsvarende det spørgeskema, der blev anvendt i undersøgelsen i foråret 2011.

Som tilfældet for undersøgelsen i bybusserne i Viborg, Horsens og Randers er der indsamlet minimum 300 skemaer i hver af de tre byer (Herning, Skive og Holstebro) med henblik på at sikre stikprøvestørrelser, der er store nok til en sammenligning på tværs af byerne.

Forud for undersøgelsen er der samlet på dags- og tidsbånd. Sigtet med samplingen er at sikre en hensigtsmæssig fordeling over ugedage og tidspunkt på dagen i forhold til passagerstrømmene i bybusserne og dermed opnå endnu højere repræsentativitet.

MIDTTRAFIK

Der er samlet på følgende dagsbånd:

Fordelingsnøgle på dagsniveau	Andel i %	Antal skemaer
Mandag - Fredag	74 %	222
Lørdag - Søndag	26 %	78

Der er samlet på følgende tidsbånd:

Fordelingsnøgle på tidsniveau	Andel i %	Antal skemaer
Morgenmyldretid	24 %	72
Eftermiddagsmyldretid	33 %	99
Øvrig tid	43 %	129

I afsnit 3 gennemgås resultaterne for de seks byer samlet. Disse resultater er baseret på et poststratificeret datagrundlag, hvor data er vejet på plads i forhold til den procentuelle fordeling af køreplanstimer. Resultaterne af kundetilfredshedsundersøgelsen i bybusserne i Aarhus er ikke medtaget i den samlede tilfredshed, da dette ville skabe en u hensigtsmæssig høj vægtning af disse resultater grundet det relativ høje antal køreplanstimer blandt bybusserne i Aarhus. Resultaterne af kundetilfredshedsundersøgelsen blandt bybuskunder i Aarhus afrapporteres derfor individuelt i afsnit 6.

Den procentuelle fordeling af køreplanstimer samt vægtenes størrelse blandt de samlede resultater fremgår nedenfor:

By	Andel af køreplanstimer	Vægt
Herning	19%	1,2
Skive	5%	0,3
Holstebro	8%	0,46
Viborg	14%	0,82
Randers	35%	2,1
Horsens	19%	1,15

Undersøgelsen blandt bybuskunder i Herning, Skive og Holstebro er gennemført i uge 37 og 38 2011 og er foretaget som personlige interview, hvor der uddeles og indsamles spørgeskemaer personligt af Epinions interviewerkorps. Metoden er den bedste til at interviewe folk inden for målgruppen og sikrer ydermere den højest mulige svarprocent.

Der er i uge 37 og 38 2011 indsamlet 304 besvarelser i Herning, 346 besvarelser i Skive og 323 besvarelser i Holstebro i tillæg til 2563 besvarelser indsamlet i 21 og 22 2011 (Viborg: 325 besvarelser, Randers: 326 besvarelser, Horsens: 330 besvarelser, Aarhus: 1582 besvarelser).

1.3 LÆSEVEJLEDNING

Rapporten er bygget op således:

Afsnit 2 giver en overordnet sammenfatning af resultaterne i rapporten.

I afsnit 3 fremlægges den samlede kundetilfredshed i bybusserne i de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens, samlet set med fokus på den samlede tilfredshed samt tilfredsheden med de 17 tilfredshedsparametre.

I afsnit 4 kortlægges respondentfordelingen i de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens, samlet set med henblik på at profilere kunderne i bybusserne. Endvidere ses der her nærmere på tilfredsheden fordelt på køn, alder, rejsefrekvens og rejseformål (ud fra det samlede datagrundlag).

I afsnit 5 gennemgås respondentfordelingen og kundetilfredshed fordelt på de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens.

I afsnit 6 afrapporteres resultaterne af kundetilfredshedsundersøgelsen blandt bybuskunder i Aarhus.

I afsnit 7 findes illustrationer af kundernes vurdering af de 17 tilfredshedsparametre fordelt på køn, alder, rejsefrekvens og rejseformål, som af hensyn til overskueligheden i afsnit 4 har fået sit eget selvstændige afsnit her.

2. OVERORDNET KONKLUSION

Resultaterne i kundetilfredshedsundersøgelsen, som er genstand for nærværende afrapportering, viser, at langt størstedelen af bybuskunderne er godt tilfredse. Samlet set er 90 % tilfredse eller meget tilfredse i de seks byer.

Fordelingen af besvarelserne fra kunderne i bybusserne i Herning, Randers og Horsens ligner nogenlunde det samlede resultat. I Holstebro og Skive er bybuskunderne mere tilfredse, mens kunderne i bybusserne i Viborg er mindre tilfredse. Kunderne i bybusserne i Aarhus er lidt mere tilfredse end tilfældet for de seks byer samlet.

Den højere tilfredshed i bybusserne i Skive og Holstebro gør sig ligeledes gældende i deres vurdering af de 17 fremsatte tilfredshedsparametre, ligesom bybuskunderne i Viborg ligeledes er mere negative i deres vurdering af flere punkter. Generelt adskiller Viborgs bybuskunders vurdering af de 17 tilfredshedsparametre sig fra vurderingen af samme i de fem andre byer og i Aarhus.

Samlet set er kundernes vurdering af de 17 tilfredsparametre overvejende positiv; langt størstedelen er godt tilfredse med de opstillede punkter, som de er præsenteret for i forbindelse med undersøgelsen. Bybuskunderne er især tilfredse med den opfattede tryghed i bussen, hvorimod prisen på den pågældende rejse og information i bussen (om næste stop) scorer lavere på tilfredshedsskalaen.

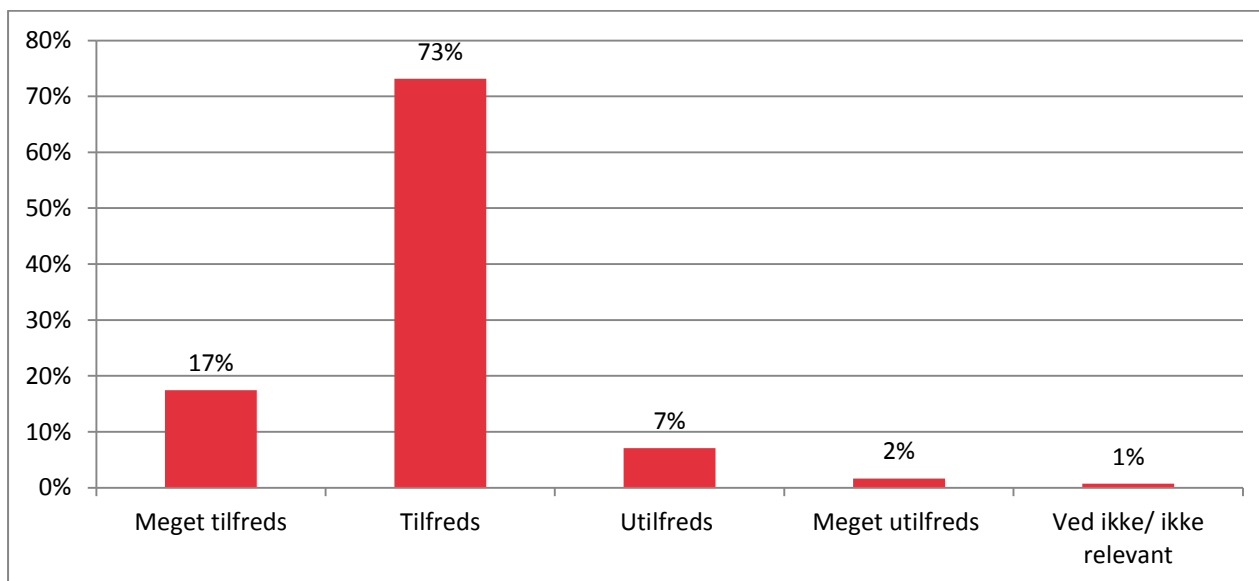
3. DEN SAMLEDE TILFREDSHED I BYBUSSE

I dette afsnit gennemgås den samlede tilfredshed såvel som tilfredsheden med de 17 tilfredshedsparametre for bybusserne i de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens, samlet set. Resultaterne af kundetilfredshedsundersøgelsen i bybusserne i Aarhus er ikke medtaget i dette afsnit, hvilket begrundes i rapportens afsnit 1. Resultaterne af kundetilfredshedsundersøgelsen blandt bybuskunder i Aarhus afrapporteres i stedet separat i afsnit 6.

De samlede resultater i dette afsnit anvendes som sammenligningsgrundlag igennem resten af rapporten.

Figur 1 viser den samlede tilfredshed blandt bybuskunderne i de seks byer. Som det fremgår, er 17 % meget tilfredse, mens 73 % er tilfredse.

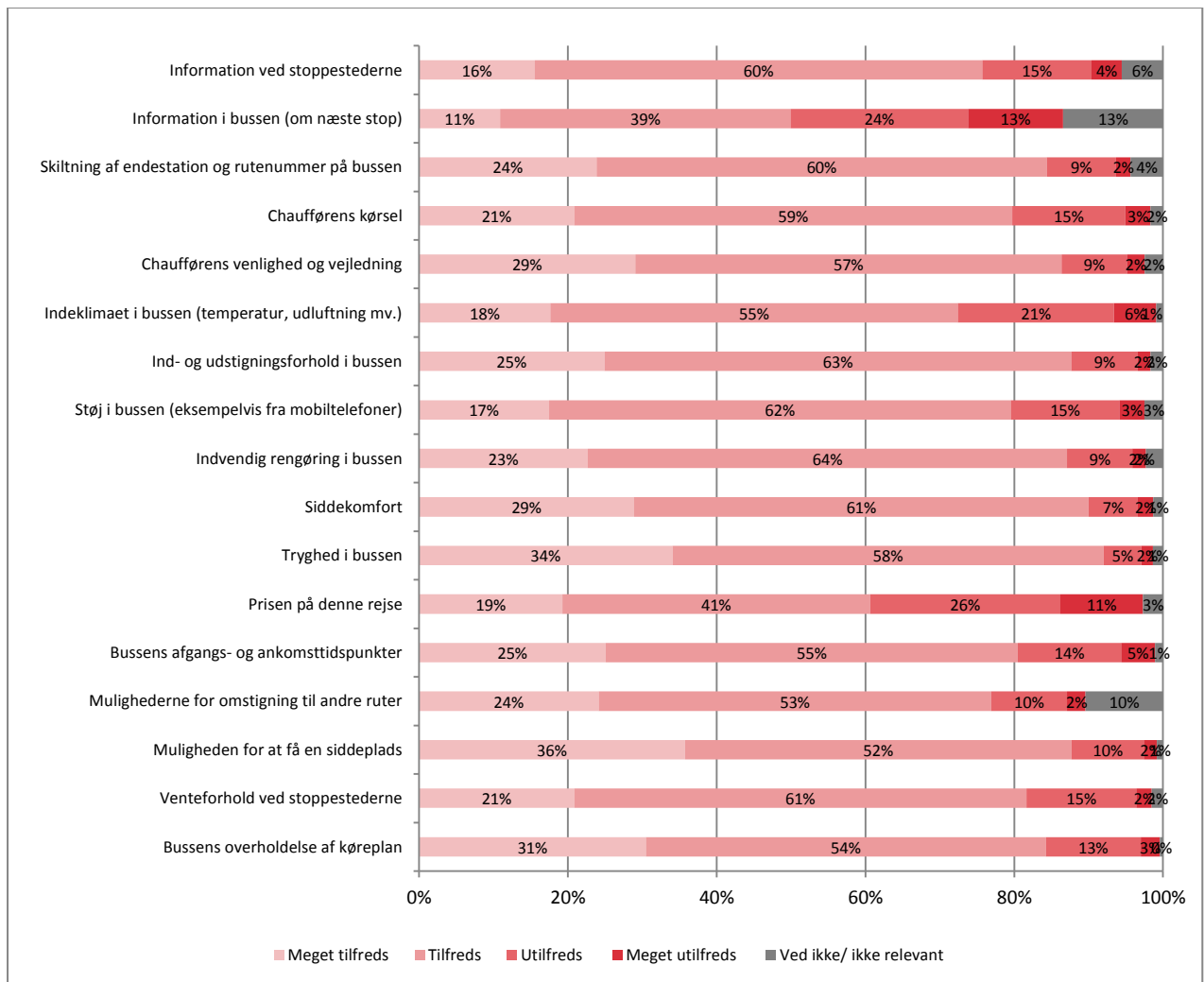
Figur 1 Den samlede tilfredshed i bybusserne i de seks byer



Som det fremgår af Figur 2 på næste side, er bybuskunderne særligt tilfredse med trygheden i bussen. Samlet set er 92 % tilfredse eller meget tilfredse hermed. Kunderne er ligeledes godt tilfredse med muligheden for at få en siddeplads, siddekomforten, den indvendige rengøring i bussen, ind- og udstigningsforhold i bussen og chaufførens venlighed og vejledning. Samlet set svarer 86 – 90 %, at de er tilfredse eller meget tilfredse med de fem punkter.

Omvendt er kunderne særligt tilfredse med informationen i bussen (om næste stop) og prisen på den pågældende rejse. 37 % er utilfredse eller meget utilfredse med de to tilfredshedsparametre.

Figur 2 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre i bybusserne i de seks byer



En driveranalyse baseret på en multipel regressionsanalyse viser, at særligt bussens afgang- og ankomsttidspunkter, støj i bussen (eksempelvis fra mobiltelefoner), chaufførens venlighed og vejledning, chaufførens kørsel, skiltning af endestation og rutenummer på bussen, information i bussen (om næste stop) og information ved stoppestederne har særlig stor indvirkning på den samlede tilfredshed i bybusserne. Alt i alt står disse syv tilfredshedsparametre for 66 % af den samlede indvirkning, som de 17 parametre har på den samlede tilfredshed.

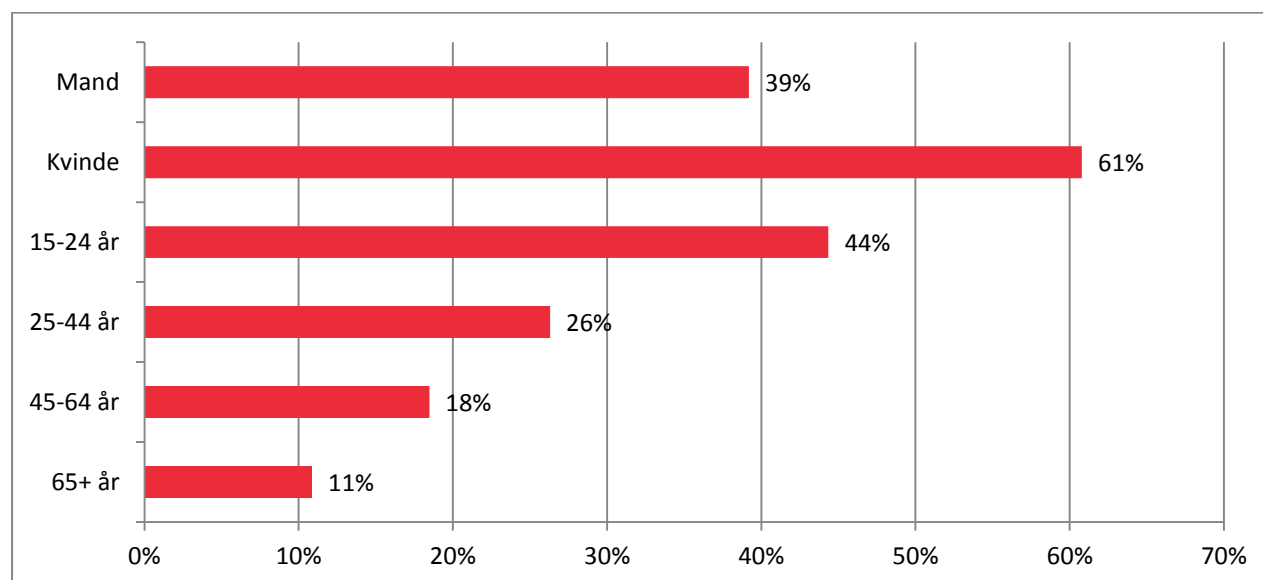
4. RESPONDENTFORDELING & TILFREDSHED

I dette afsnit gennemgås respondentfordelingen på de demografiske variable køn og alder, rejsefrekvens og rejseformål i bybusserne i de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens, samlet set med henblik på at give Midttrafik indblik i kundefordelingen i bybusserne. Ydermere opdeles tilfredsheden i forhold til kundefordeling for således at undersøge, hvorvidt de forskellige kundegrupper afviger fra hinanden i forhold til deres overordnede tilfredshed såvel som tilfredsheden med de 17 tilfredshedsparametre. Af hensyn til overskueligheden i afsnittet er illustrationer af vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre opdelt på kundegrupper ikke medtaget i afsnittet, men hovedpointerne er gennemgået. Illustrationerne heraf er at finde i rapportens afsnit 7. Resultaterne i dette afsnit er baseret på samme poststratificerede datagrundlag som anvendt i afsnit 3, og anvendes som sammenligningsgrundlag igennem resten af rapporten.

4.1 DEMOGRAFI

Som Figur 3 illustrerer, er størstedelen af bybuskunderne mellem 15 og 24 år. 44 % falder under denne alderskategori, mens kun 11 % er 65 år eller derover. Som det også fremgår af figuren, er der flest kvinder i busserne (61 %).

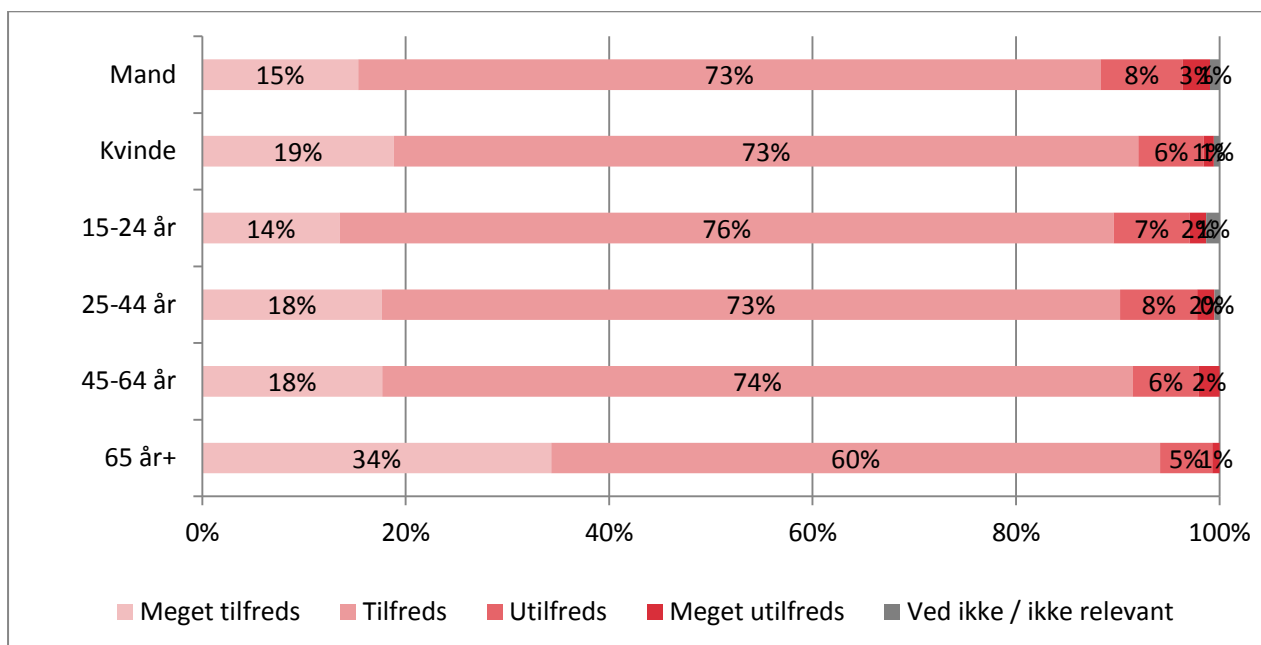
Figur 3 Demografi blandt bybuskunder



Figur 4 viser den samlede tilfredshed blandt mænd og kvinder samt blandt de fire aldersgrupper. Som det fremgår, er de kvindelige bybuskunder mere tilfredse end de mandlige. 92 % af kvinderne svarer, at de er tilfredse eller meget tilfredse, mens samme andel udgør 88 % blandt mændene.

Rettes fokus mod alder, ses det, at Midttrafiks ældste kunder er lidt mere tilfredse end deres yngre medpassagerer. 94 % i alderen 65 år eller derover er meget tilfredse eller tilfredse, mens samme andel udgør 90 – 92 % blandt de tre resterende aldersgrupper.

Figur 4 Den samlede tilfredshed fordelt på køn og alder



I bilag (afsnit 7.1) findes illustrationer af kundernes vurdering af de 17 tilfredsparametre opdelt på køn og alder. Som det fremgår af disse, er der generelt ikke en udpræget forskel i kvindernes og mændenes vurdering af de 17 variable.

Rettes fokus mod alder, ses det, at den samlede andel af tilfredse og meget tilfredse kunder i alderen 65 år eller derover afviger fra tilfældet blandt de tre resterende aldersgrupper på flere punkter. De ældste passagerer er eksempelvis væsentlig mere tilfredse med prisen på den pågældende rejse, indeklimaet i bussen, bussens overholdelse af køreplan, mulighederne for omstigning til andre ruter og chaufførens venlighed og vejledning end deres yngre medpassagerer.

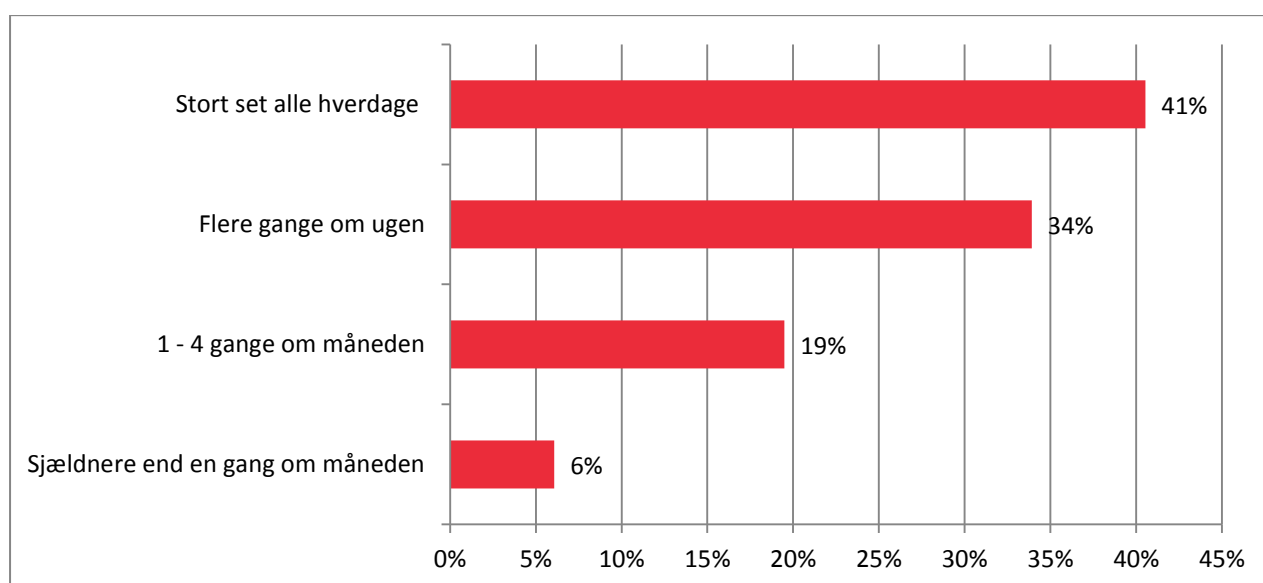
Gældende for mandlige og kvindelige kunder, såvel som kunderne i de tre yngste aldersgrupper, er, at der samlet set er størst tilfredshed med trygheden i bussen og størst utilfredshed med prisen på den pågældende rejse og information i bussen (om næste stop). Mændene er dog lidt mere tilfredse

med begge parametre end kvinderne, ligesom andelen, der er tilfreds eller meget tilfreds med prisen på den pågældende rejse og informationen i bussen, stiger, jo ældre kunderne er.

4.2 REJSEFREKVENNS

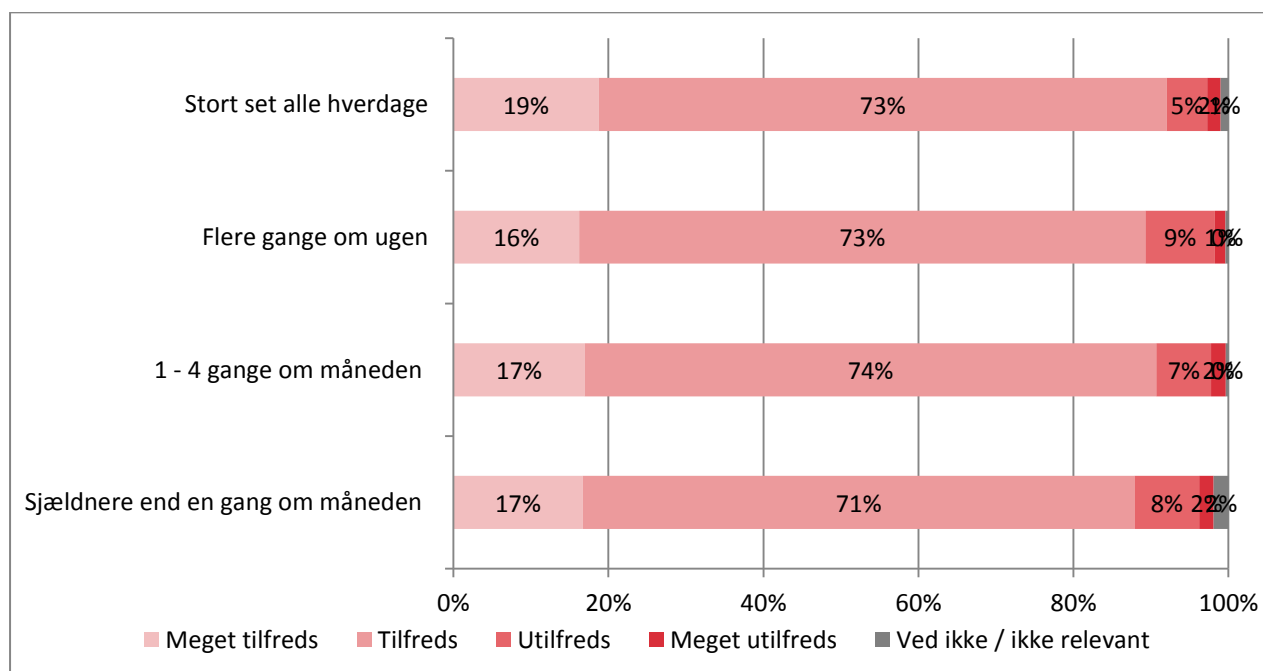
Som det fremgår af Figur 5, rejser 41 % af bybuskunderne på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 34 % rejser flere gange om ugen og 19 % rejser 1-4 gange om måneden. 6 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Figur 5 Rejsefrekvens blandt bybuskunder



Nedenfor ses den samlede tilfredshed fordelt på rejsefrekvens (Figur 6). Som figuren illustrerer, er der ikke forskel på tilfredsheden blandt disse fire grupper, om end den samlede andel tilfredse (meget tilfredse og tilfredse) er størst blandt højfrekvens-rejsende (92 % mod 88-91 % blandt de tre resterende grupper).

Figur 6 Den samlede tilfredshed fordelt på rejsefrekvens



I afsnit 7.2 findes illustrationer af kundernes vurdering af de 17 tilfredsparametre opdelt på rejsefrekvens.

Bybuskunderne, der rejser stort set alle hverdage eller flere gange om ugen, er mest tilfredse med tryk i bussen. Blandt sidstnævnte gruppe er andelen af meget tilfredse og tilfredse kunder tilmed også stor, når tilfredshedsspørgsmålene angår muligheden for at få en siddeplads og siddekomforten i bussen. Denne gruppe er dog mere utilfreds med indeklimaet i bussen (temperatur, udluftning mv.) og chaufførens kørsel sammenlignet med de tre andre grupper.

Blandt bybuskunderne, der rejser 1-4 gange om måneden, er den samlede andel af tilfredse og meget tilfredse størst, når tilfredshedsspørgsmålet omhandler siddekomforten. Disse kunder er endvidere mere tilfredse med indeklimaet i bussen (temperatur, udluftning mv.) end deres medpassagerer, mens de er mere utilfredse med venteforholdene ved stoppestederne end de tre andre grupper.

Kunderne, der rejser sjældnere end en gang om måneden, er mest tilfredse med muligheden for at få en siddeplads. Det er endvidere bemærkelsesværdigt at 24 % i denne gruppe svarer "Ved ikke" til

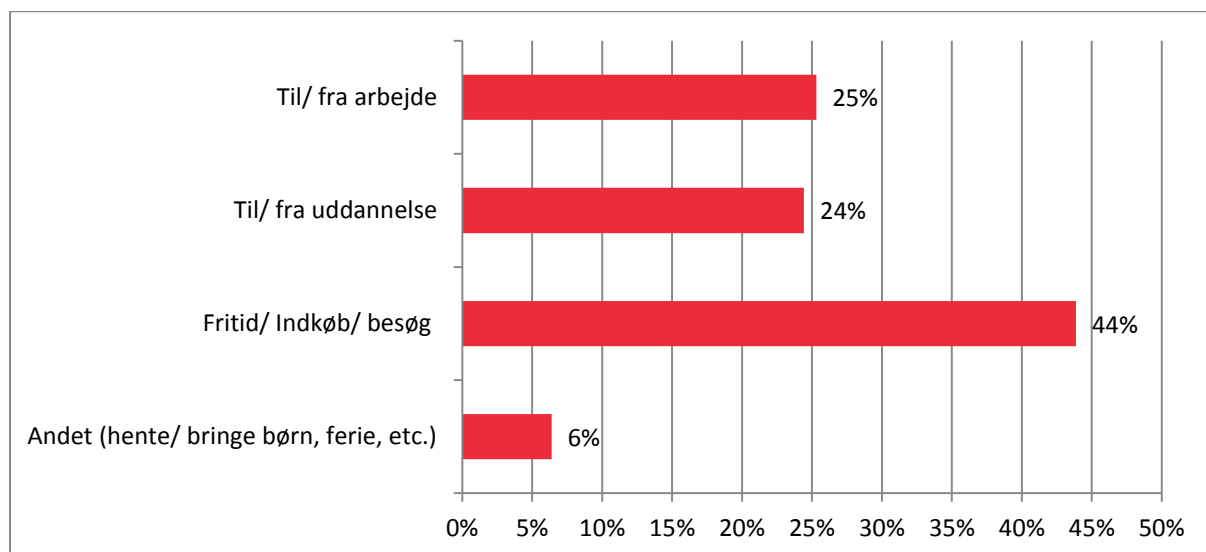
tilfredshedsspørgsmålet, der omhandler mulighederne for omstigning til andre ruter. Dette hænger formentlig samme med, at denne kundegruppe ikke benytter sig af bybusserne ofte og dermed heller ikke står i en situation, hvor omstigning er nødvendigt, særligt ofte.

Blandt alle fire grupper er den samlede andel af meget utilfredse og utilfredse kunder størst, når tilfredshedsspørgsmålene omhandler prisen på den pågældende rejse og information i bussen (om næste stop). Bybuskunderne, der rejser flere gange om ugen er mest utilfredse med informationen i bussen, mens de tre resterende grupper er mest utilfredse med prisen på den pågældende rejse. Bybuskunderne, der rejser sjældnere end en gang om måneden, er i højere grad utilfredse med prisen end de tre resterende grupper.

4.3 REJSEFORMÅL

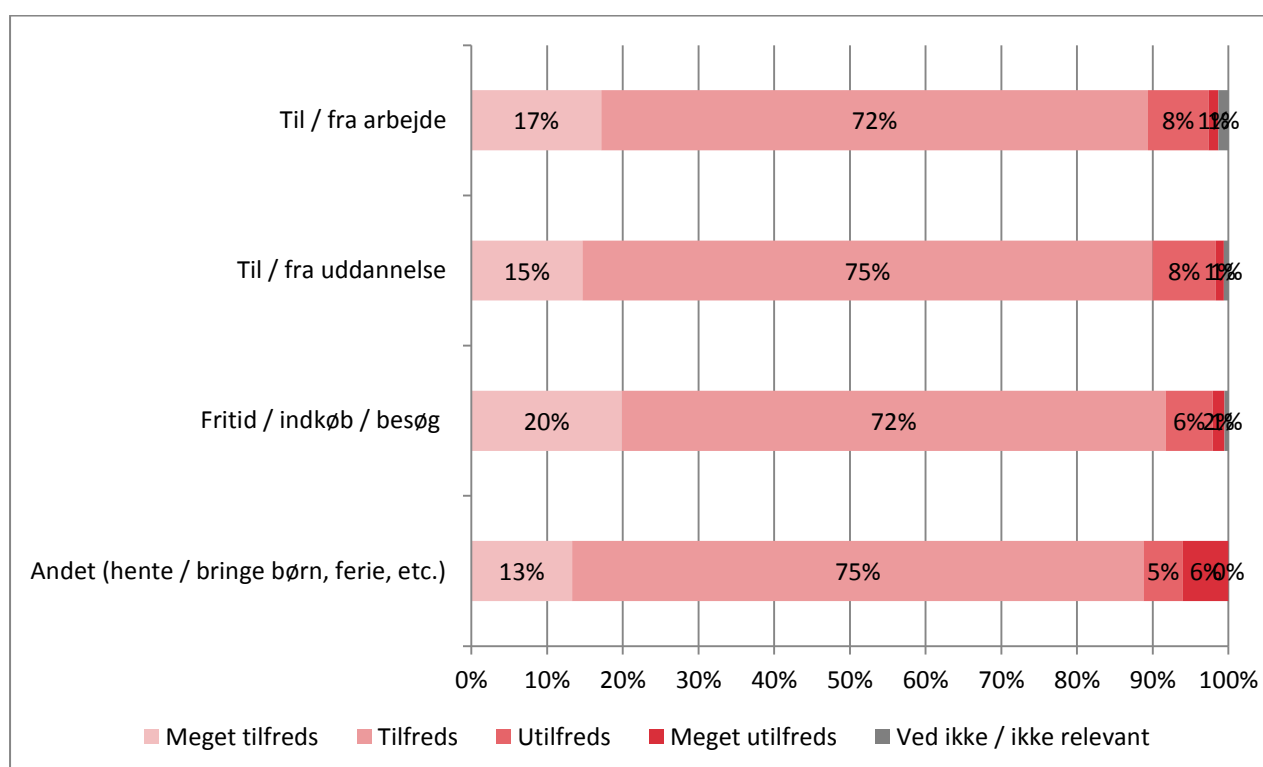
Figur 7 viser bybuskundernes rejseformål. Figuren viser, at størstedelen af kunderne benytter bybusserne i forbindelse med fritidsærinde (44 %), men en stor del anvender også bybussen i forbindelse med transport til eller fra arbejde (25 %) eller uddannelse (24 %).

Figur 7 Rejseformål blandt bybuskunder



Som Figur 8 illustrerer, er der ikke stor forskel på den samlede tilfredshed på tværs af kunderne med forskellige rejseformål. 20 % af de kunder, der benytter bybusserne i forbindelse med fritid, indkøb eller besøg, er meget tilfredse og 72 % er tilfredse. Dermed er andelen af meget tilfredse og tilfredse kunder lidt større blandt denne kundegruppe end blandt de tre resterende kundegrupper, hvor samme samlede andel udgør 88-90 %.

Figur 8 Den samlede tilfredshed fordelt på rejseformål



I afsnit 7.3 findes illustrationer af kundernes vurdering af de 17 tilfredsparametre opdelt på rejseformål.

Illustrationerne viser, at kunderne, der benytter bybussen som transport til / fra arbejde eller uddannelse eller i forbindelse med et fritidsærinde, er mest tilfredse med trygheden i bussen. Bybuskunderne, der benytter bybussen som transport til / fra arbejde, er endvidere særligt tilfredse med siddekomfort, muligheden for at få en siddeplads og den indvendig rengøring i bussen.

Bybuskunderne, der benytter bussen som transport til / fra arbejde eller i forbindelse med fritidsærinde, er omvendt mest utilfredse med informationen i bussen (om næste stop), mens kunderne, der benytter bybussen som transport til / fra uddannelse, er mest utilfredse med prisen på den pågældende rejse.

Kunderne, der benytter bybussen som transport i forbindelse med andre formål end de nævnte (kategorien "Andet"), er mest tilfredse med Indvendig rengøring i bussen og mest utilfredse med prisen på den pågældende rejse. Blandt disse kunder er der en væsentlig større samlet andel, der er tilfredse eller meget tilfredse med informationen i bussen, indeklimaet i bussen, chaufførens kørsel og informationen ved stoppestederne sammenlignet med de tre andre grupper (og tilsvarende en lavere andel, der er utilfredse eller meget utilfredse hermed). Omvendt er disse kunder mindre tilfredse med venteforhold ved stoppestederne, muligheden for at få en siddeplads, bussens afgang- og ankomsttidspunkter og prisen på denne rejse (og tilsvarende mere utilfredse).

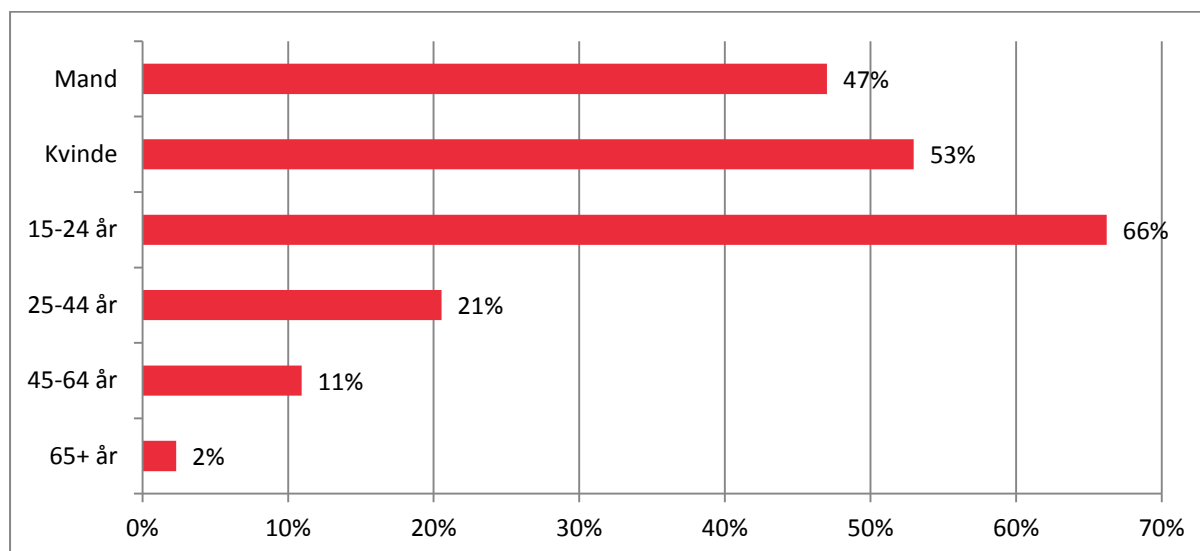
5. BYBUSRESULTATER OPDELT PÅ BYNIVEAU

I dette afsnit gennemgås respondentfordelingen og tilfredsheden fordelt på de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens. Formålet med afsnittet er at give Midttrafik indblik i kundefordelingen og tilfredsheden i bybusserne i de seks byer.

5.1 HERNING

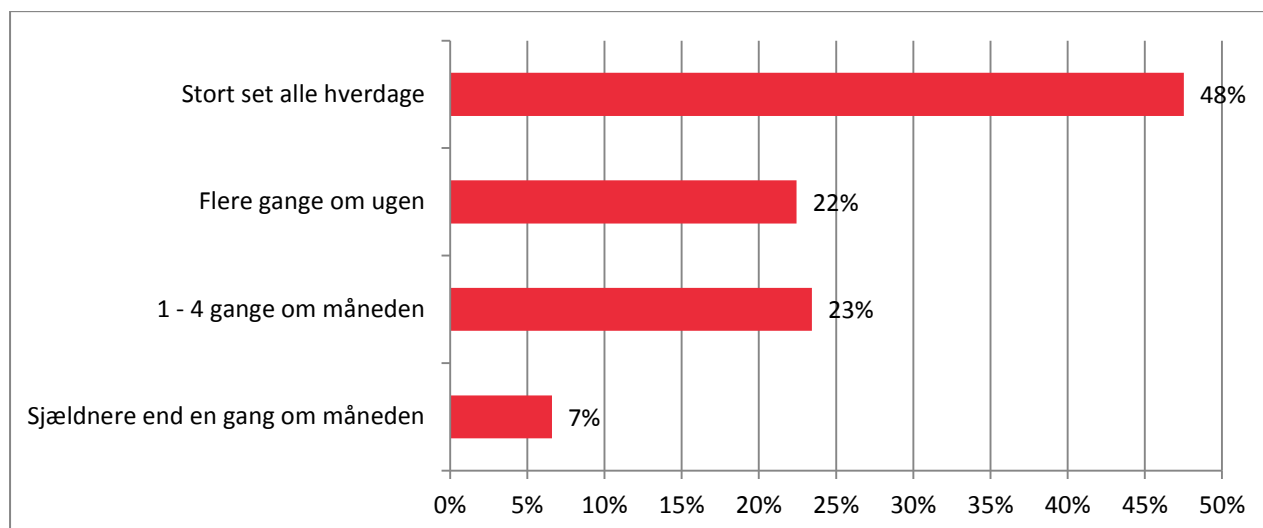
Nedenfor ses den demografiske fordeling af bybuskunderne i Herning (Figur 9). Som det fremgår, er andelen af kvindelige passagerer i bybusserne i Herning mindre end andelen i bybusserne i de seks byer samlet set. 53 % bybuskunderne i Herning er kvinder, hvilket er otte procentpoint færre end tilfældet for de seks byer samlet set. Bybuskunderne i Herning er endvidere generelt yngre end bybuskunderne samlet set. 66 % er mellem 15 og 24 år, mens kun 2 % er 65 år eller derover. Samme andele udgør henholdsvis 44 % og 11 % i bybusserne samlet set.

Figur 9 Demografi blandt bybuskunder i Herning



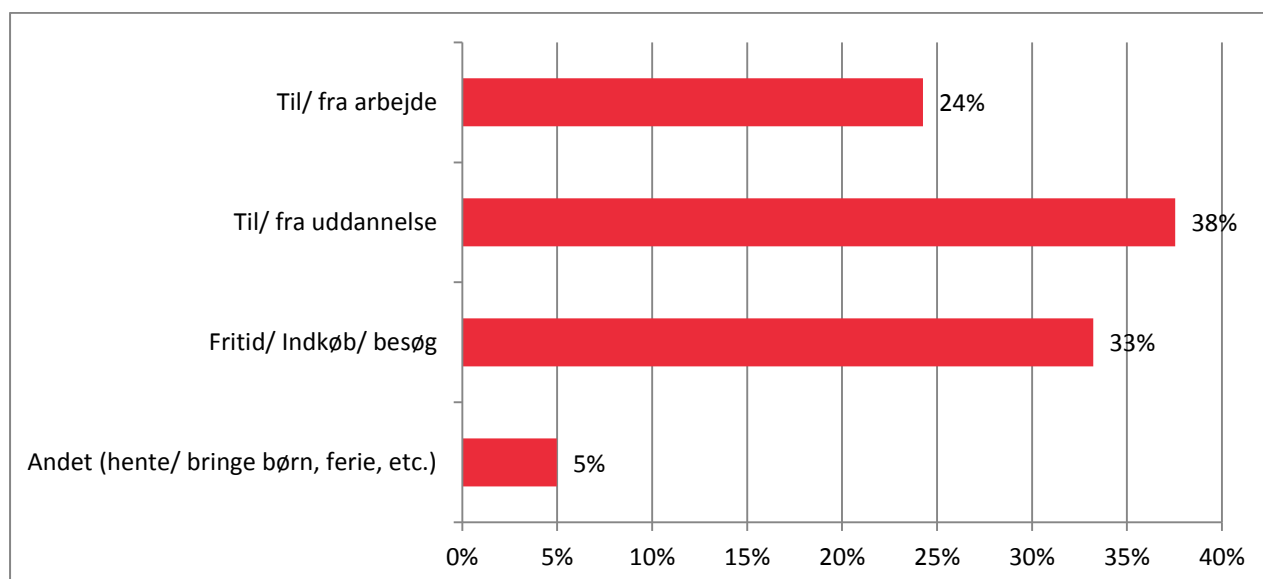
Som det fremgår af Figur 10, rejser knap halvdelen (48 %) af bybuskunderne i Herning på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 22 % rejser flere gange om ugen og 23 % rejser 1-4 gange om måneden. 7 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Figur 10 Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Herning



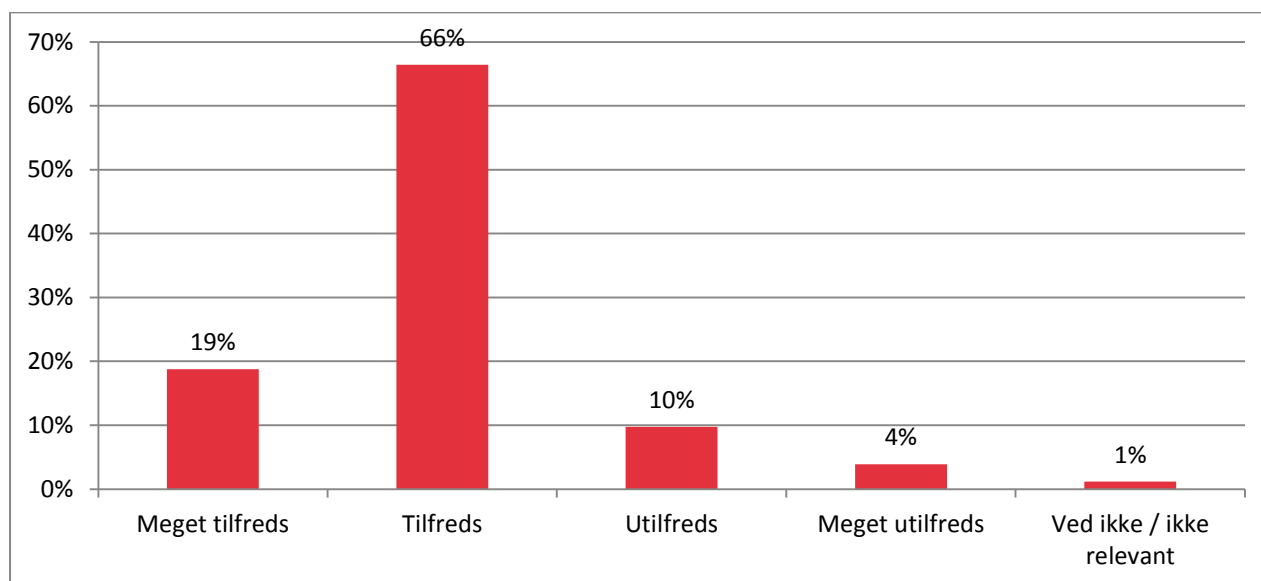
Kunderne i bybusserne i Herning benytter primært bybussen som transport til / fra uddannelse (jf. Figur 11). 38 % - svarende til 14 procentpoint flere end bybuskunderne samlet set - svarer, at de er på hjem til eller fra uddannelse, mens 33 % har taget bybussen i forbindelse med et fritidsærinde og 24 % på vej til eller fra arbejde.

Figur 11 Rejseformål blandt bybuskunderne i Herning



Figur 12 viser den samlede tilfredshed blandt bybuskunderne i Herning. Som det fremgår, er 19 % meget tilfredse, mens 66 % er tilfredse. Tilfredsheden er således en anelse lavere i bybusserne i Herning end den samlede tilfredshed i bybusserne i de seks byer, hvor tilsvarende andele udgør henholdsvis 17 % og 73 %.

Figur 12 Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Herning

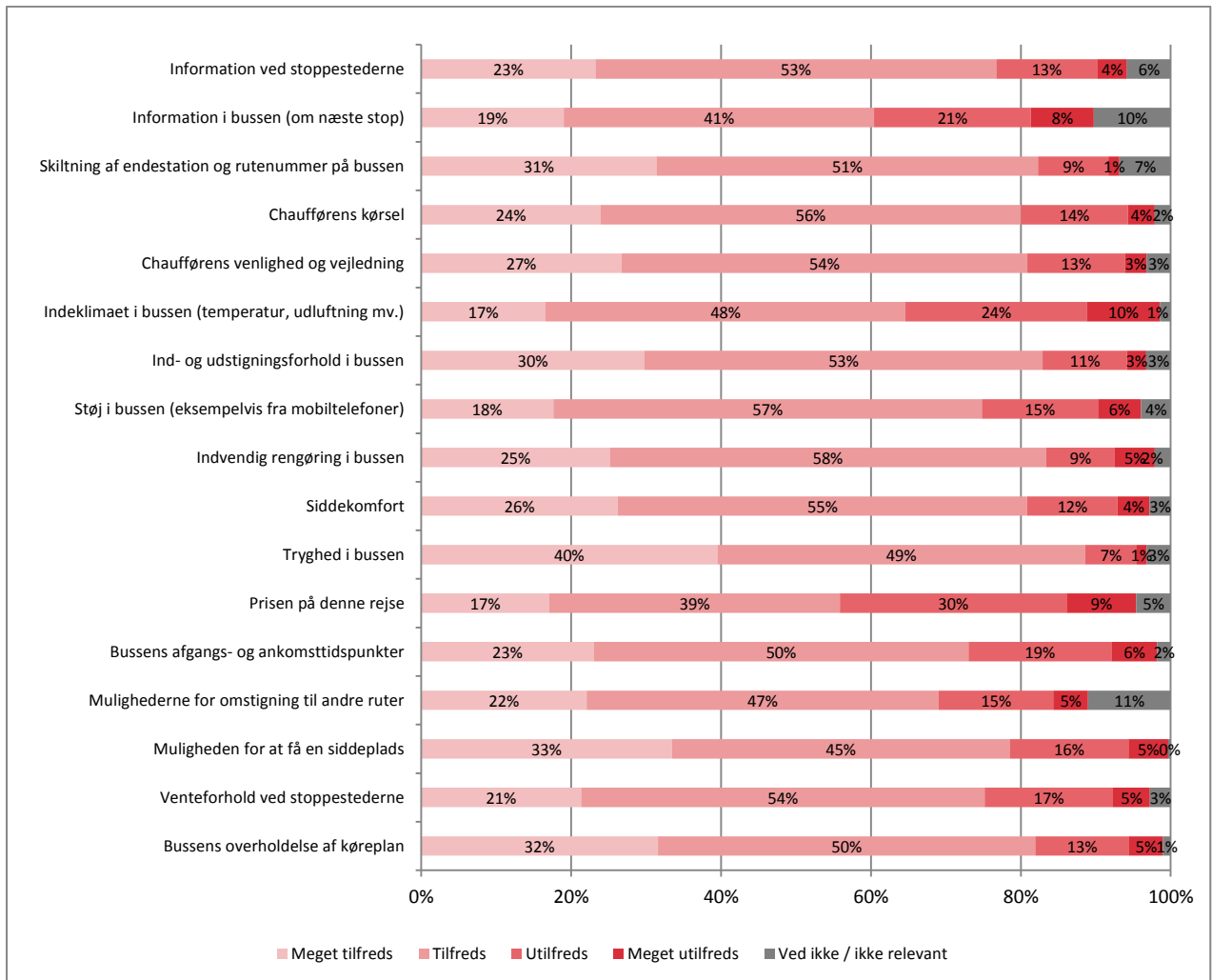


Som det fremgår af Figur 13 (på næste side), er bybuskunderne i Herning særligt tilfredse med trygheden i bussen. Samlet set er 89 % tilfredse eller meget tilfredse hermed, hvilket er tre procentpoint færre end tilfældet for bybusserne i de seks byer samlet set.

Generelt er bybuskunderne i Herning mindre tilfredse med de 17 tilfredshedsparametre end bybuskunderne samlet. Andelen af tilfredse og meget tilfredse kunder er lavere for 14 ud af de 17 parametre i forhold til bybuskunderne i de seks byer samlet. 60 % af bybuskunderne i Herning er dog enten tilfredse eller meget tilfredse med informationen i bussen (om næste stop), hvilket er ti procentpoint mere end hvad tilsvarende andel udgør for alle seks byer.

Kunderne i bybusserne i Herning er mest utilfredse med indeklimaet i bussen (temperatur, udluftning mv.) og prisen på den pågældende rejse. 34 % er utilfredse eller meget utilfredse med indeklimaet i bussen, mens tilsvarende andel udgør 39 %, når bybuskunderne skal angive deres tilfredshed med prisen på den pågældende rejse. For de seks byer samlet udgør disse andele henholdsvis 27 % og 37 %.

Figur 13 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Herning

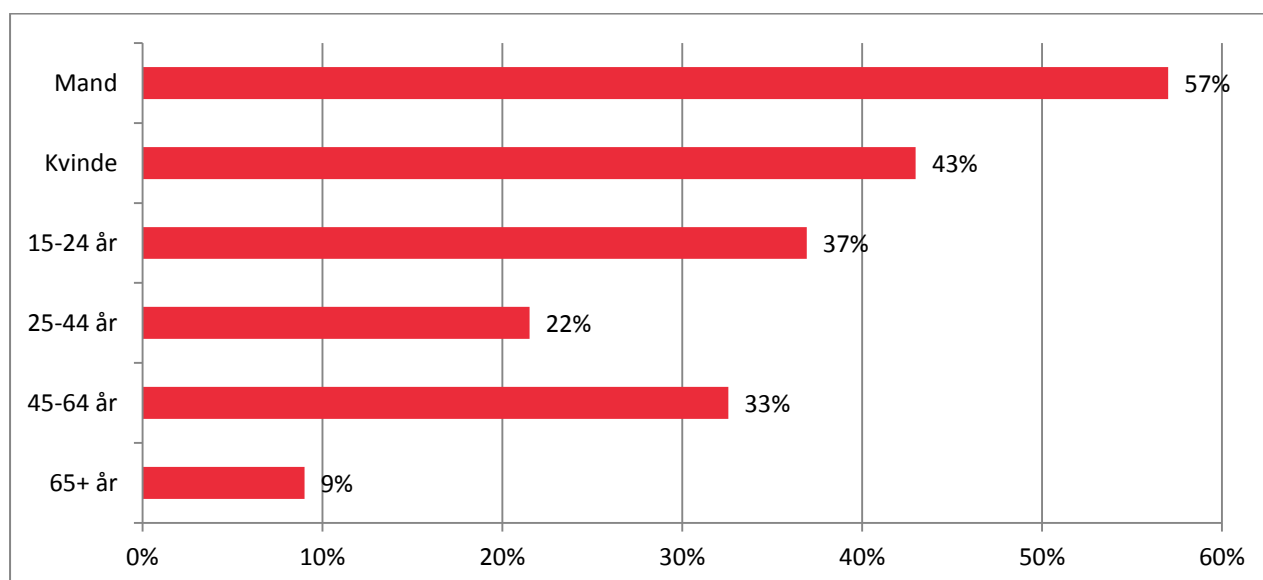


5.2 SKIVE

Figur 14 viser køns- og aldersfordelingen blandt bybuskunder i Skive. Som det fremgår, er 57 % mænd og 43 % kvinder, hvilket afviger fra det overordnede billede, hvor størstedelen af bybuskunderne – svarende til 61 % - er kvinder.

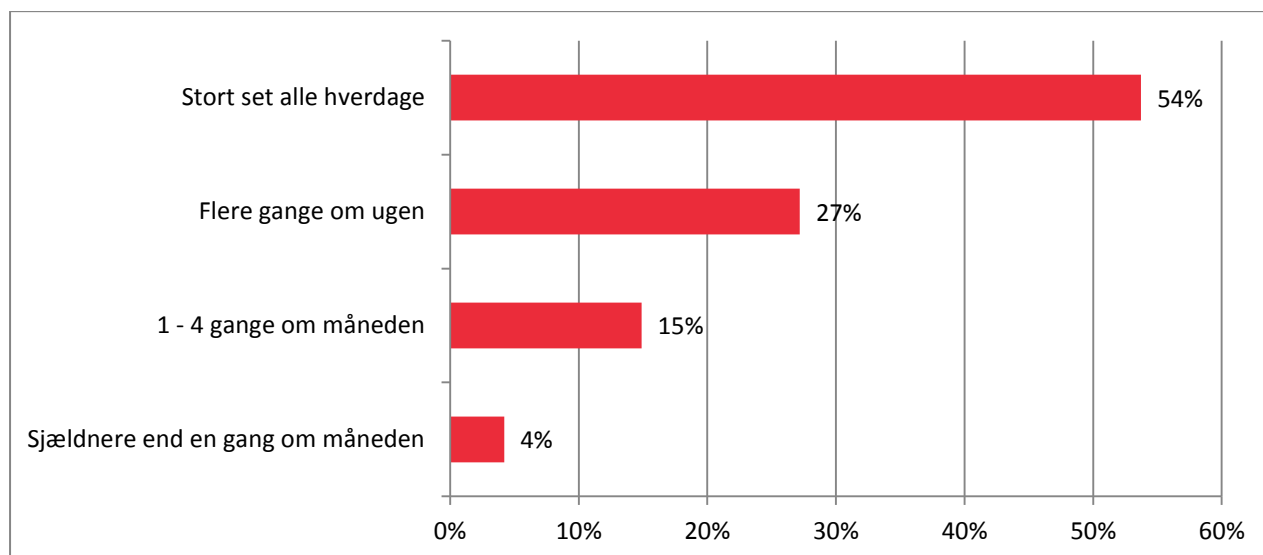
Ydermere udgør kunder i alderen 45-64 år en betragtelig større andel i Skive end i de seks byer samlet set. 33 % af bybuskunderne i Skive er mellem 45 og 64 år, mens samme andel udgør 18 %, hvis man ser på aldersfordelingen i bybusserne i alle seks byer. Blandt de resterende bybuskunder i Skive er 37 % mellem 15 og 24 år, 22 % er mellem 25 og 44 år og 9 % er 65 år eller derover.

Figur 14 Demografi blandt bybuskunder i Skive



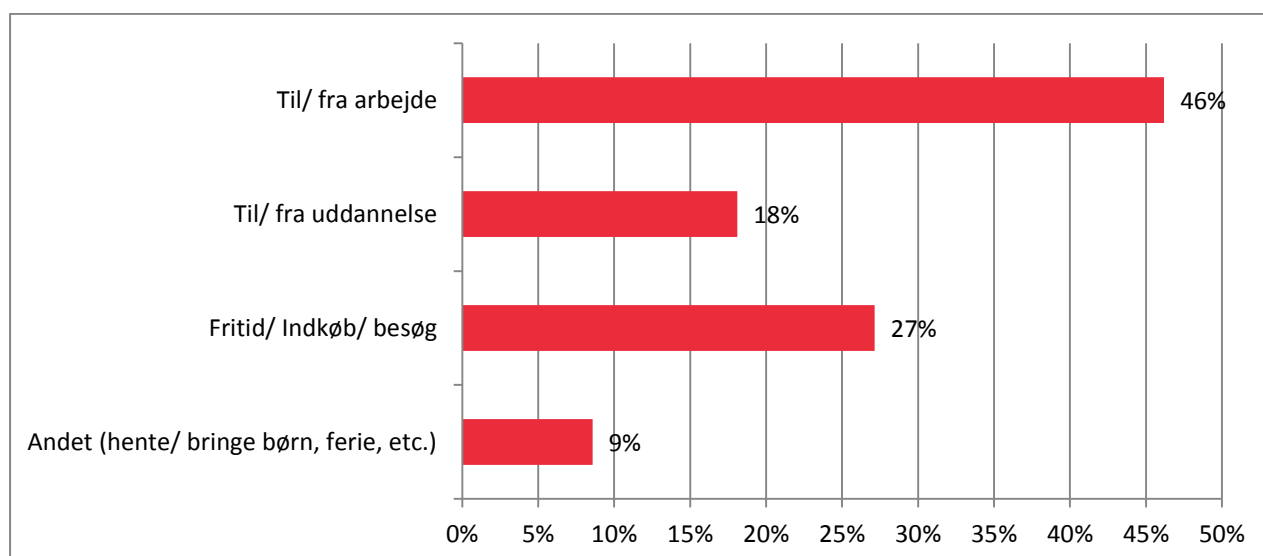
Som det fremgår af Figur 15, rejser mere end halvdelen (54 %) af bybuskunderne på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 27 % rejser flere gange om ugen og 15 % rejser 1-4 gange om måneden. 4 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Figur 15 Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Skive



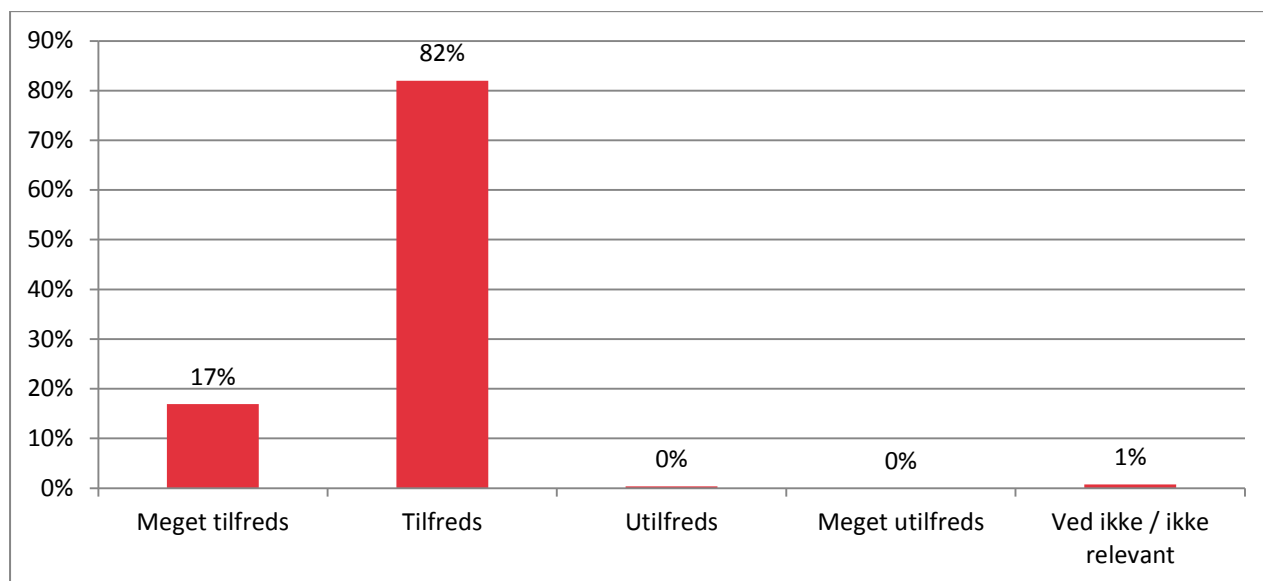
Som det fremgår af Figur 16, benyttes bybusserne i Skive i overvældende grad af kunder på vej til eller fra arbejde. 46 % - svarende til 21 procentpoint flere end i bybusserne i de seks byer samlet set - hører under denne kategori, mens 18 % er på vej til eller fra uddannelse. 27 % benytter bybussen i forbindelse med fritidsærinde og 9 % benytter bybussen i forbindelse med andre ærinde ("Andet").

Figur 16 Rejseformål blandt bybuskunderne i Skive



Som det ses i Figur 17, er tilfredsheden blandt bybuskunderne i Skive rigtig flot. 17 % er meget tilfredse, mens 82 % er tilfredse. Dermed er andelen af tilfredse og meget tilfredse samlet set ni procentpoint større end resultatet for de seks byer samlet.

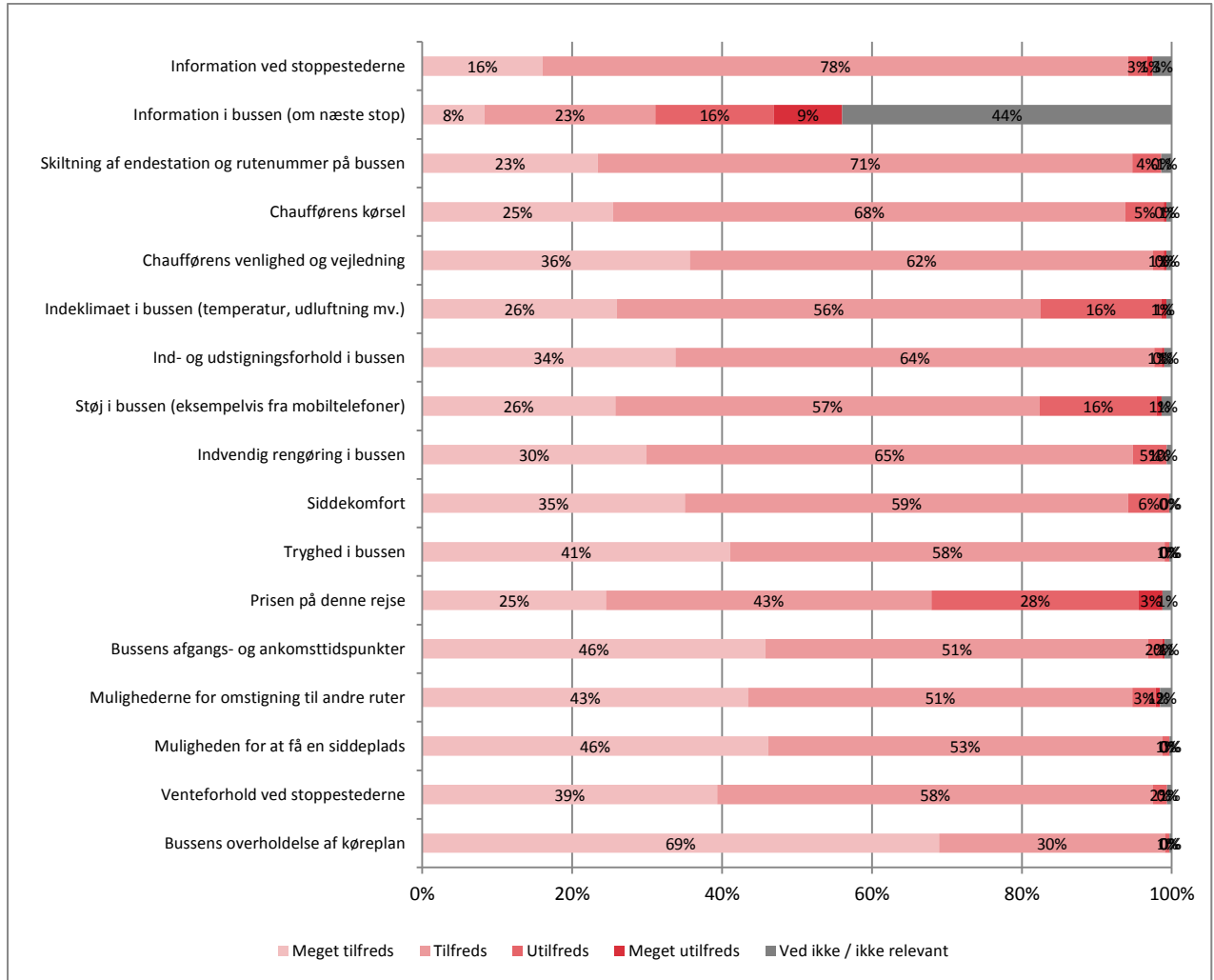
Figur 17 Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Skive



Den samme tilfredshed kommer til udtryk, når fokus rettes mod bybuskundernes vurdering af de 17 tilfredshedsparametre (jf. Figur 18 på næste side). Samlet set er bybuskunderne i Skive væsentlig mere positive i deres vurdering af 16 ud af de 17 parametre. Eksempelvis er 95 % af bybuskunderne i Skive tilfredse eller meget tilfredse med mulighederne for omstigning til andre ruter, mens samme andel udgør 77 % samlet set.

Andelen af bybuskunderne i Skive, der er tilfredse eller meget tilfredse med informationen i bussen (om næste stop), udgør dog kun 31 % mod 50 % for bybuskunderne i alle seks byer. Forklaringen på denne afvigelse i kundegruppens positive vurdering skal findes under svarkategorien "Ved ikke", hvor 44 % - svarende til 31 procentpoint mere end det samlede resultat – har sat sit svar. Dermed er andelen, der er utilfredse eller meget utilfredse med informationen i bussen således 12 procentpoint mindre end blandt bybuskunderne samlet.

Figur 18 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Skive

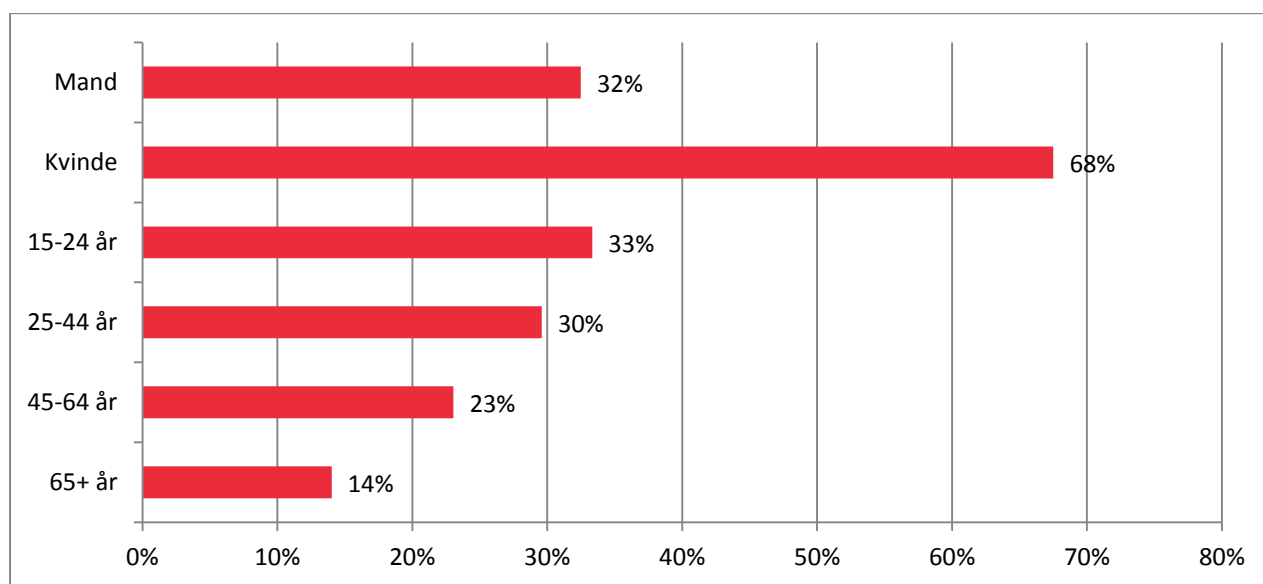


5.3 HOLSTEBRO

Som Figur 19 illustrerer, er 68 % af bybuskunderne i Holstebro er kvinder, mens 32 % er mænd. Der er således flere kvinder i bybusserne i Holstebro end der er i bybusser samlet set.

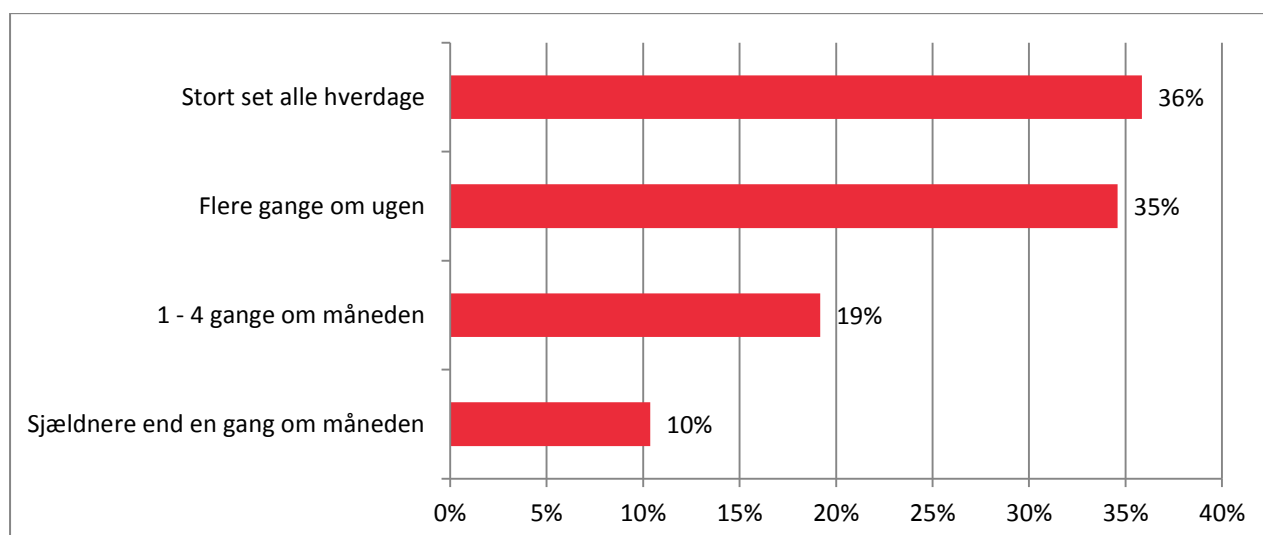
Derudover er kunderne i højere grad spredt aldersmæssigt. Hvor 44 % af bybuskunderne samlet set er mellem 15 og 24 år, er 33 % af bybuskunderne i Holstebro mellem 15 og 24 år, 30 % mellem 25 og 44 år, 23 % mellem 45 og 64 år og 14 % 65 år eller derover.

Figur 19 Demografi blandt bybuskunder i Holstebro



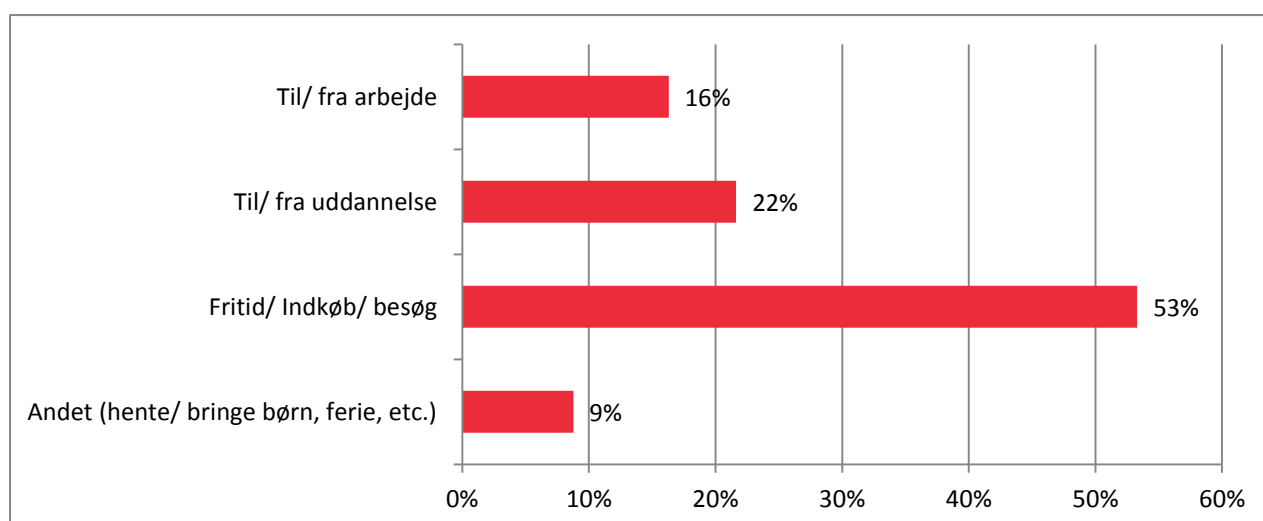
Nedenfor ses rejsefrekvensen blandt bybuskunder i Holstebro (Figur 20). 36 % rejser på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 35 % rejser flere gange om ugen og 19 % rejser 1-4 gange om måneden. 10 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Figur 20 Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Holstebro



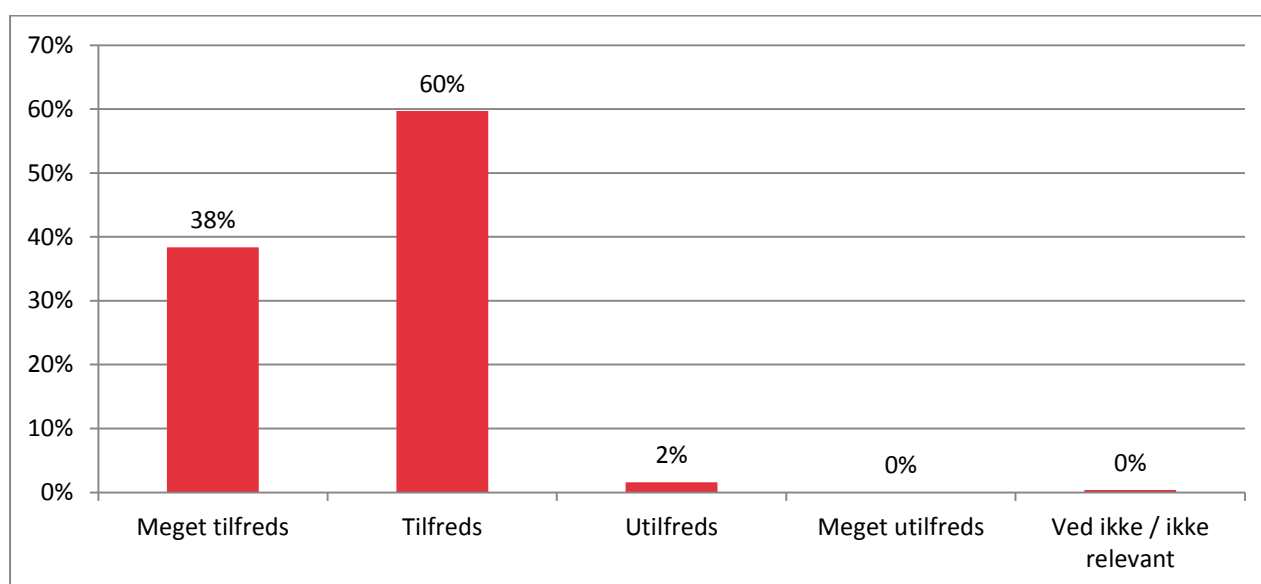
Som det fremgår af Figur 21, benytter kunderne i Holstebro i højere grad bybusserne i forbindelse med fritidsrejser end bybuskunderne samlet set. Over halvdelen (53 %) rejser med bybussen i Holstebro i forbindelse med fritidsrejser, mens 16 % og 22 % benytter bybussen som transport til eller fra henholdsvis arbejde og uddannelse. Samme andele udgør henholdsvis 44 %, 25 % og 24 % i de seks byer samlet set.

Figur 21 Rejseformål blandt bybuskunder i Holstebro



Figur 22 viser den samlede tilfredshed blandt bybuskunderne i Holstebro. Som det fremgår, er 38 % er meget tilfredse, mens 60 % er tilfredse. Andelen, der er meget tilfredse, er således over dobbelt så stor som andelen for bybuskunderne samlet (17 %), mens andelen af tilfredse er 13 procentpoint mindre (73 %). Samlet set er bybuskunderne i Holstebro således mere tilfredse end tilfældet for bybuskunderne samlet.

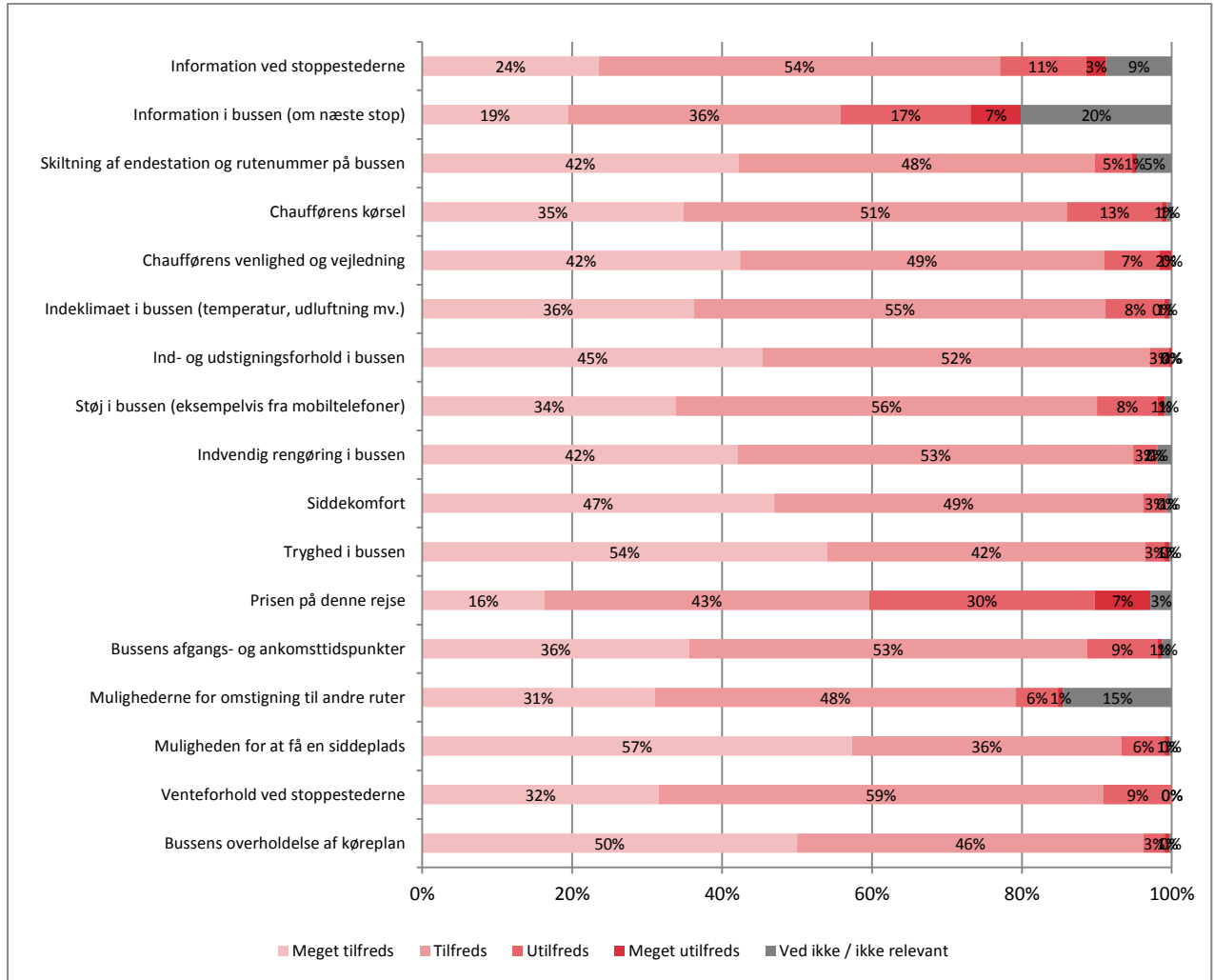
Figur 22 Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Holstebro



Som Figur 23 (på næste side) illustrerer, er bybuskundernes vurdering af de 17 tilfredshedsparametre mere positiv end tilfældet for bybuskunderne samlet set. Den samlede kundeandel, der er tilfredse og meget tilfredse med prisen på den pågældende rejse, er en procentpoint lavere blandt bybuskunderne i Holstebro sammenlignet med det samlede resultat for alle seks byer. Derudover er bybuskunderne i Holstebros vurdering af de 16 andre tilfredshedsparametre mere positiv end bybuskunderne samlet set.

Bybuskunderne i Holstebro er særligt tilfredse med ind- og udstigningsforhold i bussen, bussens overholdelse af køreplan, trygheden i bussen og siddekomforten. Omvendt er de utilfredse med prisen på den pågældende rejse. 37 % er utilfredse eller meget utilfredse, hvilket svarer overens med andelen blandt bybuskunderne i alle seks byer.

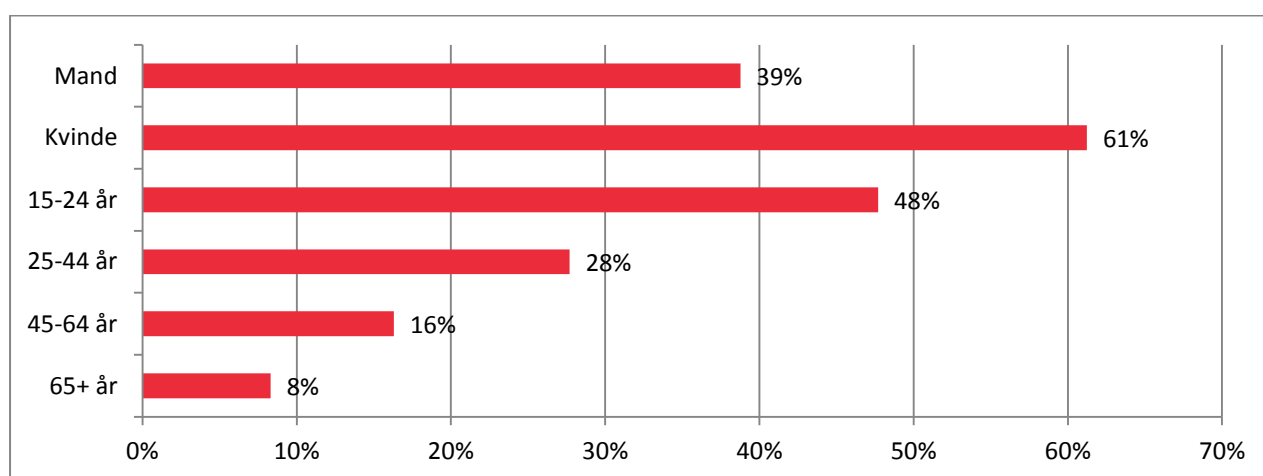
Figur 23 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Holstebro



5.4 VIBORG

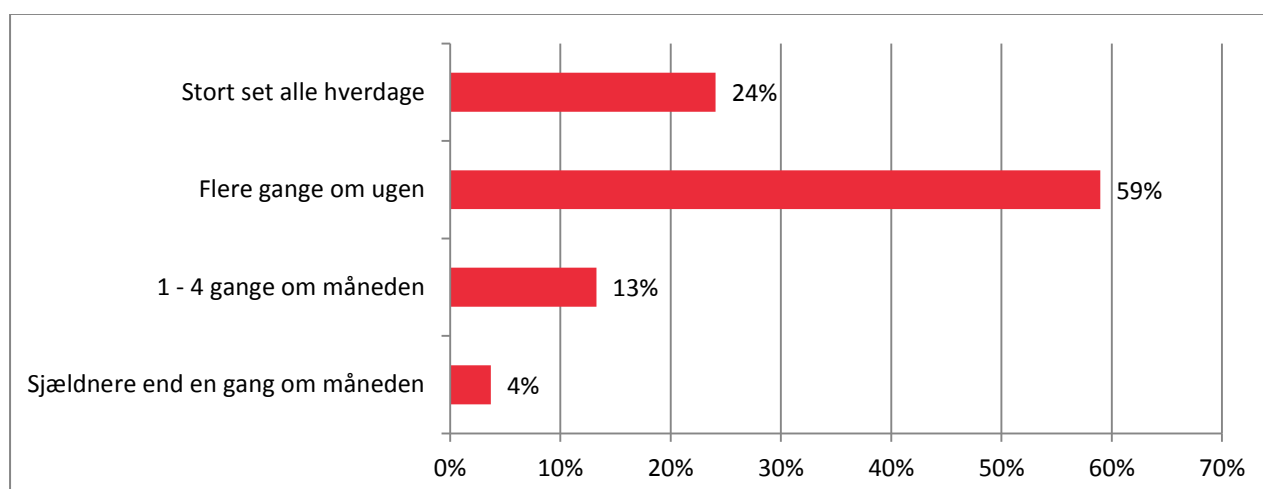
Som Figur 24 illustrerer, er kønsfordelingen i bybusserne i Viborg lig kønsfordelingen i bybusserne samlet set (61 % kvinder og 39 % mænd). Størstedelen – svarende til 48 % - af kunderne mellem 15 og 24 år, mens 28 % er mellem 25 og 44 år, 16 % mellem 45 og 64 år og 8 % er 65 år eller derover. Dermed er der også stor lighed mellem aldersfordelingen i bybusserne i Viborg og i bybusserne samlet set.

Figur 24 Demografi blandt bybuskunder i Viborg



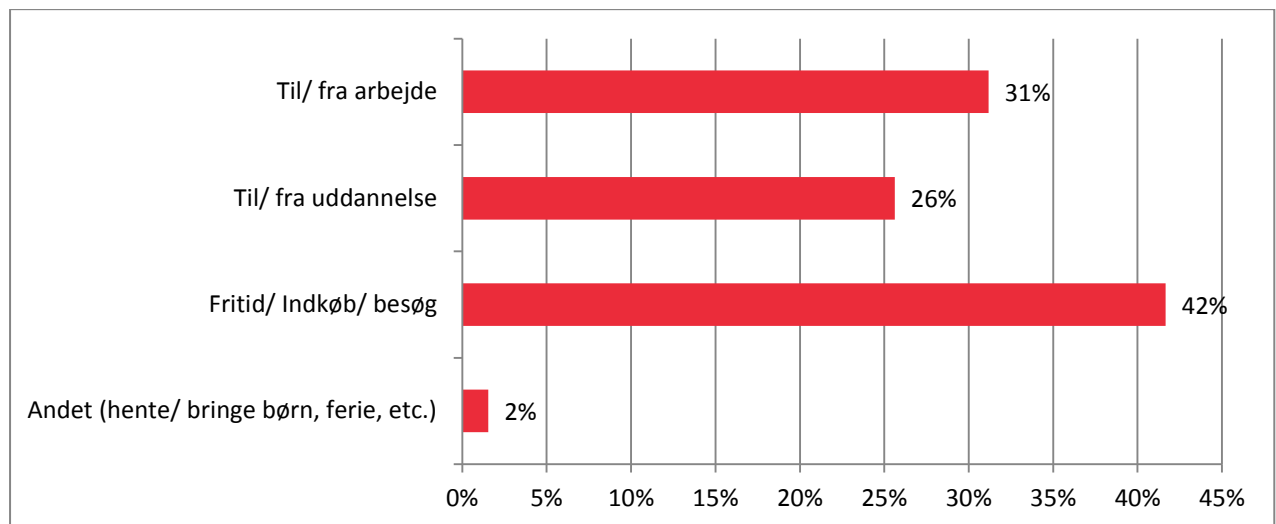
Som det fremgår af Figur 25, rejser knap hver fjerde (24 %) af bybuskunderne på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens størstedelen – 59 % - rejser flere gange om ugen. 13 % rejser 1-4 gange om måneden, og 4 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Figur 25 Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Viborg



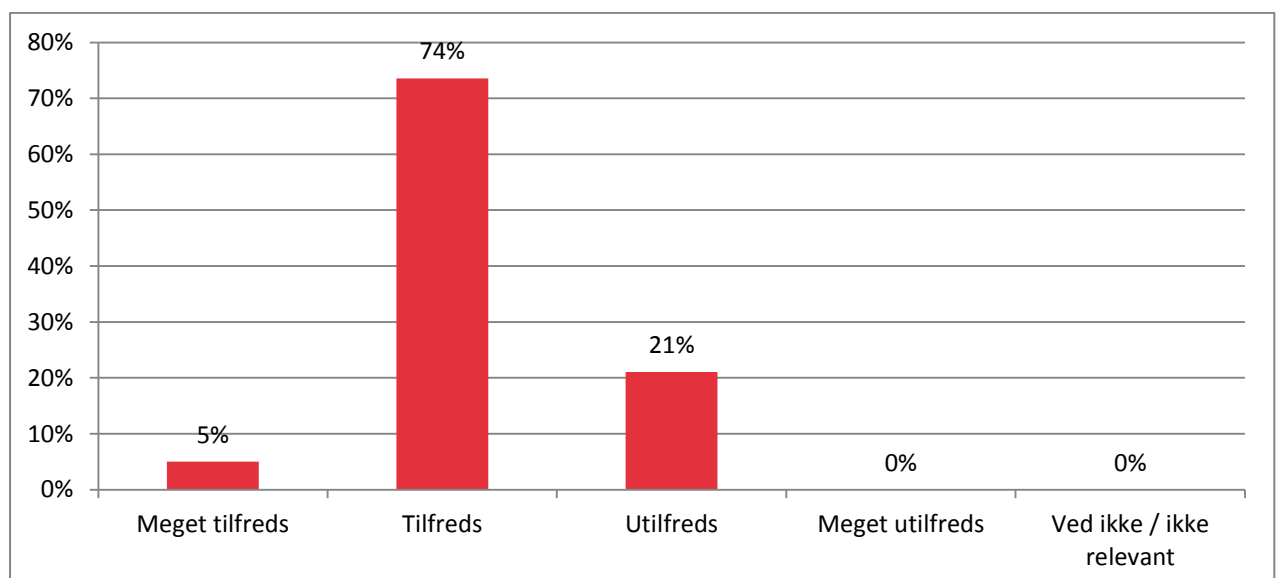
Figur 26 viser kundernes rejseformål. Som det fremgår, benytter størstedelen af kunderne i Viborg bybusserne i forbindelse med fritidsærinde (42 %), men en stor del anvender også bybussen i forbindelse med transport til eller fra arbejde (31 %) eller uddannelse (26 %).

Figur 26 Rejseformål blandt bybuskunder i Viborg



Bybuskunderne i Viborg er mindre tilfredse end bybuskunderne samlet set. Som Figur 27 viser, er 5 % er meget tilfredse og 74 % tilfredse. Tilsvarende andele udgør henholdsvis 17 % og 73 % for bybusserne samlet. 21 % af bybuskunderne i Viborg er utilfredse, hvilket er en væsentlig større andel end de tilsvarende 7 % for alle seks byer.

Figur 27 Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Viborg



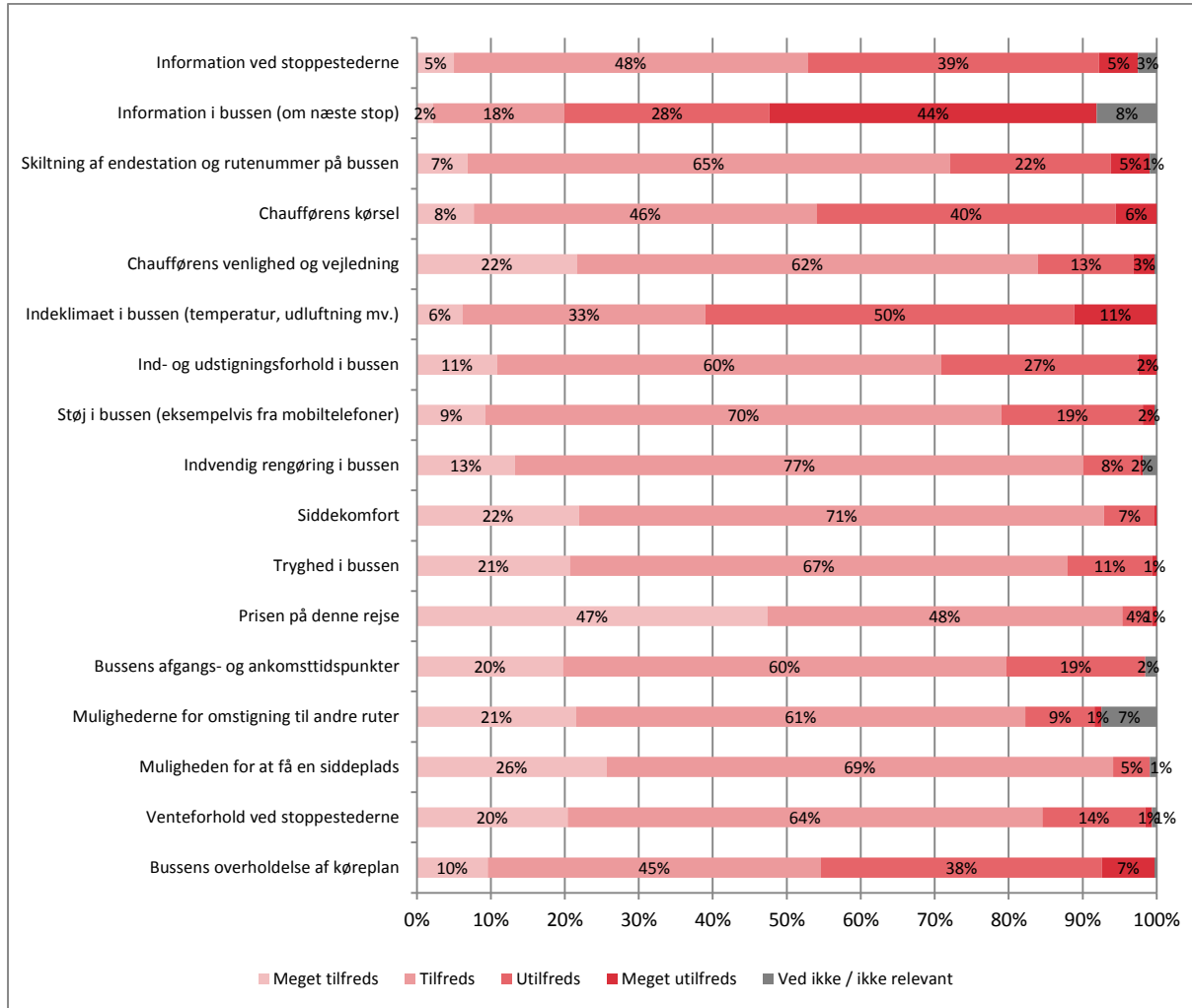
Figur 28 (på næste side) viser viborgensernes vurdering af de 17 tilfredshedsparametre. Vurderingen adskiller sig i fra det samlede resultat på flere punkter.

Bybuskunderne i Viborg særligt tilfredse med muligheden for at få en siddeplads, siddekomforten og den indvendige rengøring i bussen. Mest bemærkelsesværdigt er dog, at 95 % af bybuskunderne i Viborg er tilfredse eller meget tilfredse meget med prisen på den pågældende rejse, hvormed disse kunder er betydelig mere tilfredse på dette punkt sammenlignet bybuskunderne samlet set.

Kunderne i bybusser i Viborg er omvendt væsentlig mindre tilfredse med informationen i bussen (om næste stop), bussens overholdelse af køreplan, indeklimaet i bussen (temperatur, udluftning mv.), skiltning af endestation og rutenummer på bussen, information ved stoppestederne, ind- og udstigningsforhold i bussen og chaufførens kørsel end bybuskunderne samlet set. Tilsvarende er andelene, der er utilfredse eller meget utilfredse med disse parametre, større sammenlignet med bybuskunderne.

Bybuskunderne i Viborg er mest utilfredse med informationen i bussen (om næste stop), hvor den samlede kundeandel, der er utilfredse eller meget utilfredse udgør 72 % - svarende til 35 procentpoint mere end resultatet for alle seks byer.

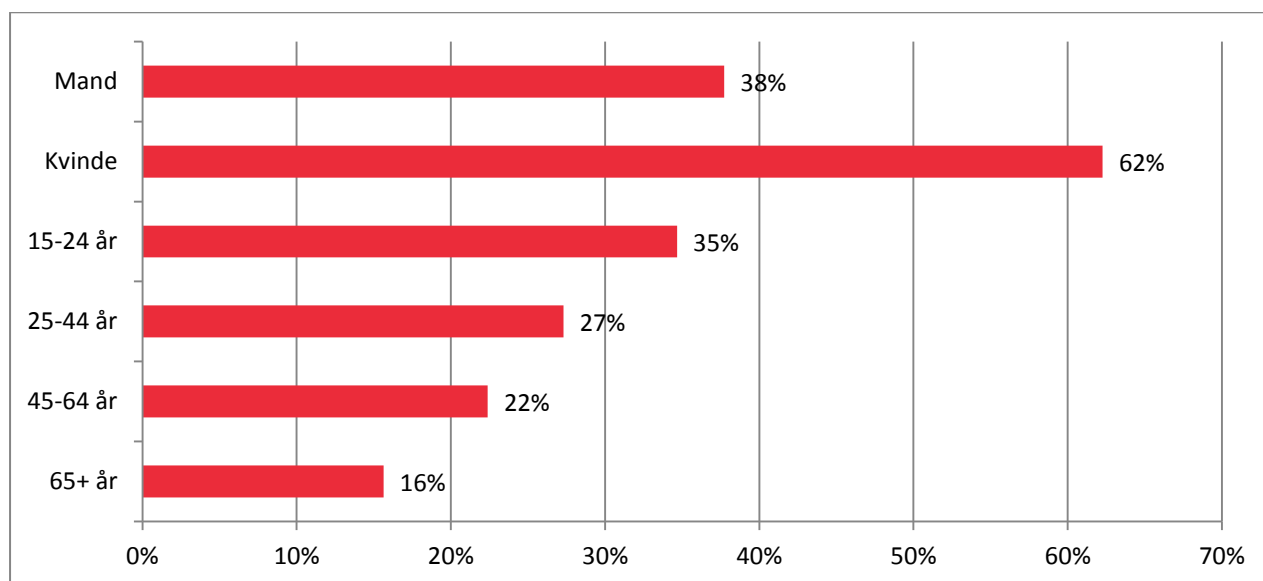
Figur 28 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Viborg



5.5 RANDERS

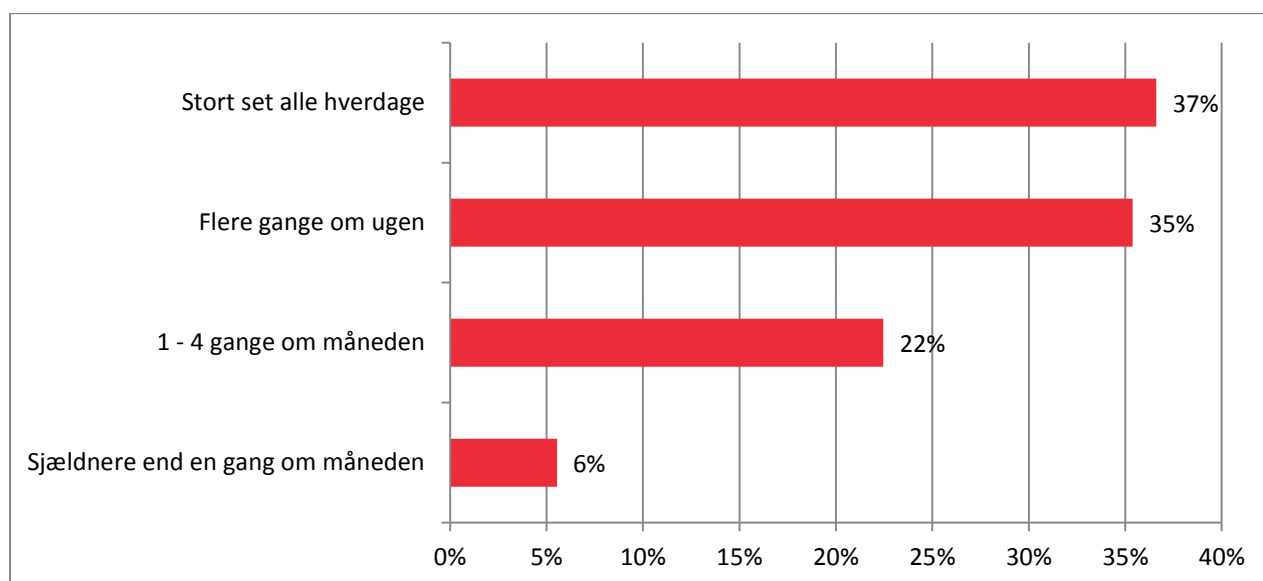
Figur 29 viser køns- og aldersfordelingen blandt bybuskunder i Randers. Som figuren illustrerer, er størstedelen – 62 % - af bybuskunderne i Randers kvinder. 35 % af bybuskunderne i Randers er mellem 15 og 24 år, 27 % er i alderen 25 til 44 år, 22 % er mellem 45 og 64 år og 16 % er 65 år eller derover.

Figur 29 Demografi blandt bybuskunder i Randers



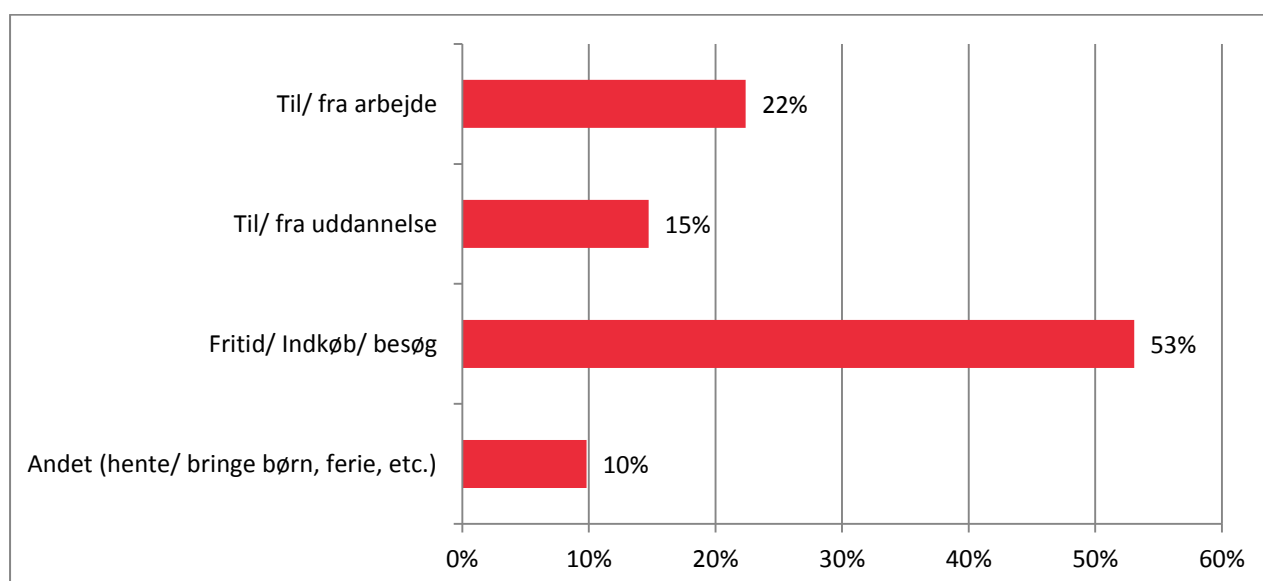
37 % af bybuskunderne i Randers rejser på den pågældende rute set alle hverdage, mens 35 % rejser flere gange om ugen (jf. Figur 30). 22 % rejser 1-4 gange om måneden, og 6 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Figur 30 Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Randers



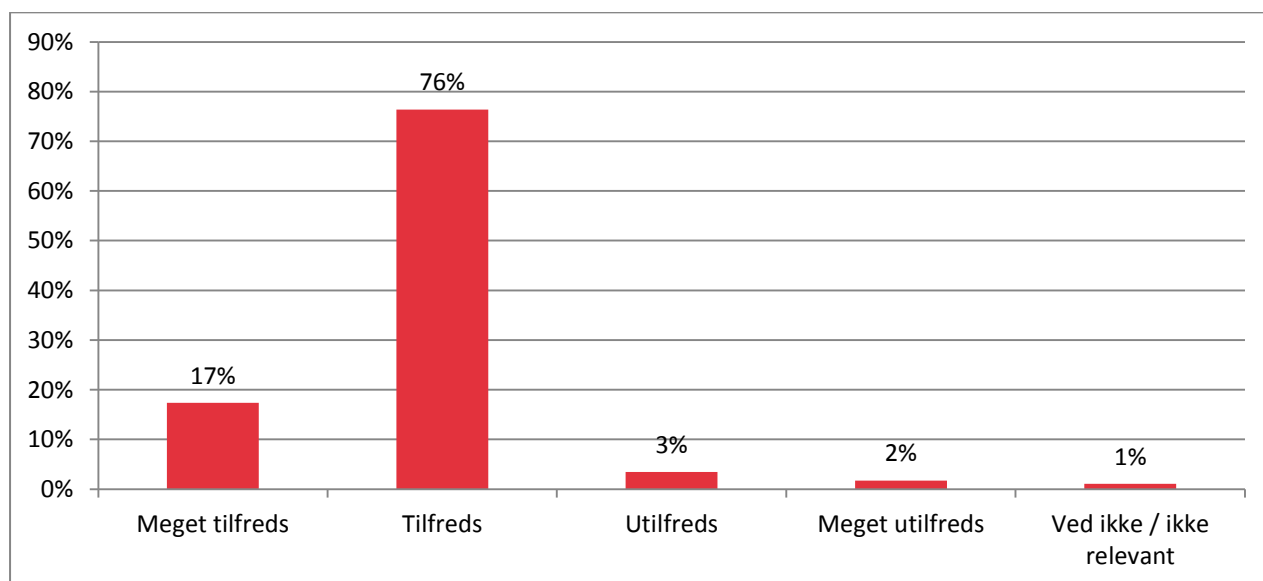
Som det fremgår af Figur 31 benytter størstedelen af bybuskunderne i Randers busserne i forbindelse med fritidsrejser (53 %), mens 22 % bruger bybussen transport til eller fra arbejde, og 15 % bruger bybussen som transport til eller fra uddannelse.

Figur 31 Rejseformål blandt bybuskunder i Randers



Samlet set er bybuskunderne i Randers mere tilfredse end det vægtede gennemsnit for alle seks byer. Som det fremgår af Figur 32, er 17 % meget tilfredse, mens 76 % er tilfredse. Dermed er den samlede andel af tilfredse eller meget tilfredse kunder tre procentpoint større i Randers i forhold til den samlede resultat for bybuskunderne i alle seks byer.

Figur 32 Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Randers

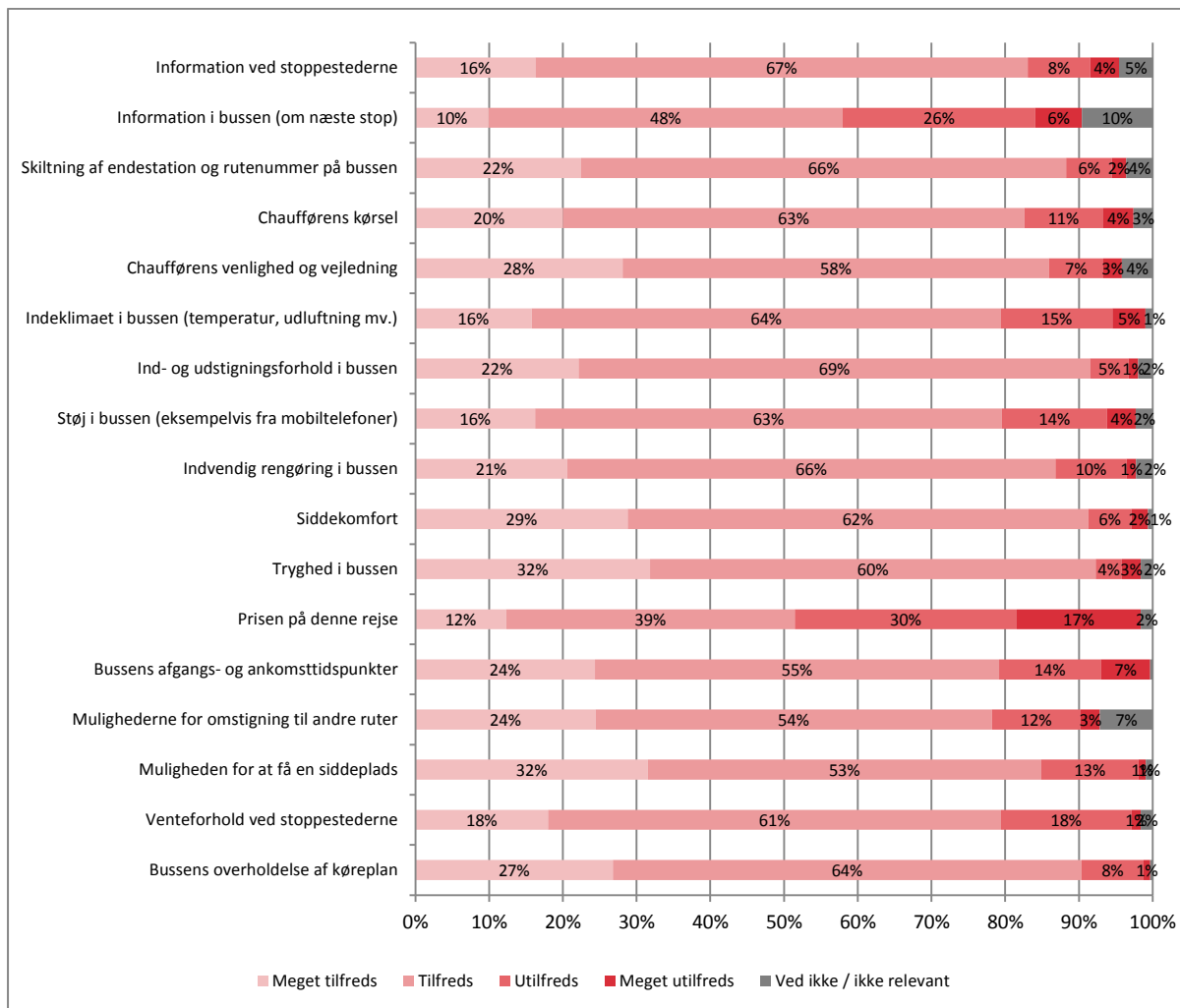


Randers' bybuskunders vurdering af de 17 tilfredshedsparametre fremgår af Figur 33 (på næste side).

Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunderne i Randers ligner i høj grad den samlede vurdering blandt bybuskunderne i alle seks byer.

Kunderne i bybusserne er mest tilfredse med trygheden i bussen, ind- og udstigningsforhold i bussen, siddekomforten og bussens overholdelse af køreplan. Bybuskunderne i Randers er omvendt mest utilfredse med prisen på den pågældende rejse. Samlet set er 47 % er utilfredse eller meget utilfredse, hvilket er ti procentpoint flere end det samlede resultat for alle seks byer.

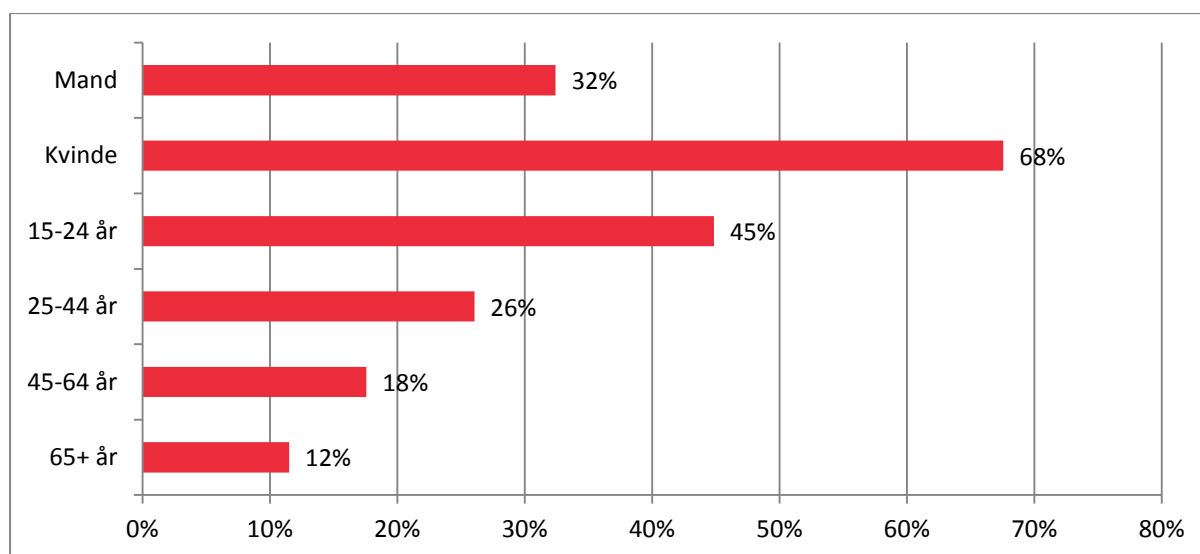
Figur 33 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Randers



5.6 HORSENS

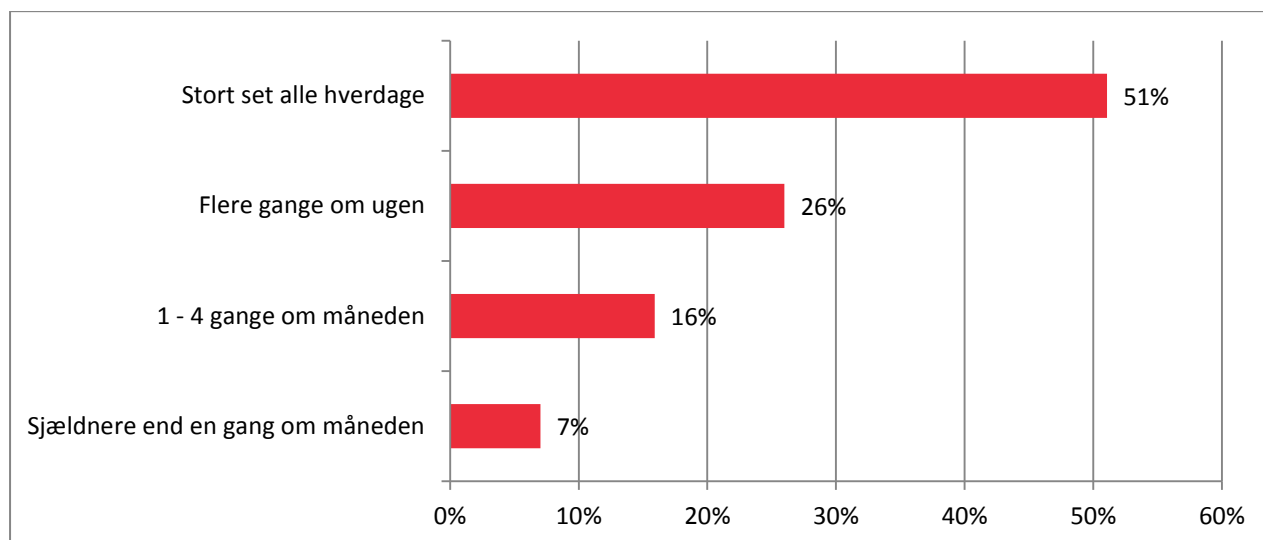
Som Figur 34 illustrerer, er 68 % af bybuskunderne i Horsens kvinder, mens 32 % er mænd. 45 % af bybuskunderne i Horsens er mellem 15 og 24 år, 26 % er mellem 25 og 44 år, 18 % mellem 45 og 64 år og 12 % er 65 år eller derover.

Figur 34 Demografi blandt bybuskunder i Horsens



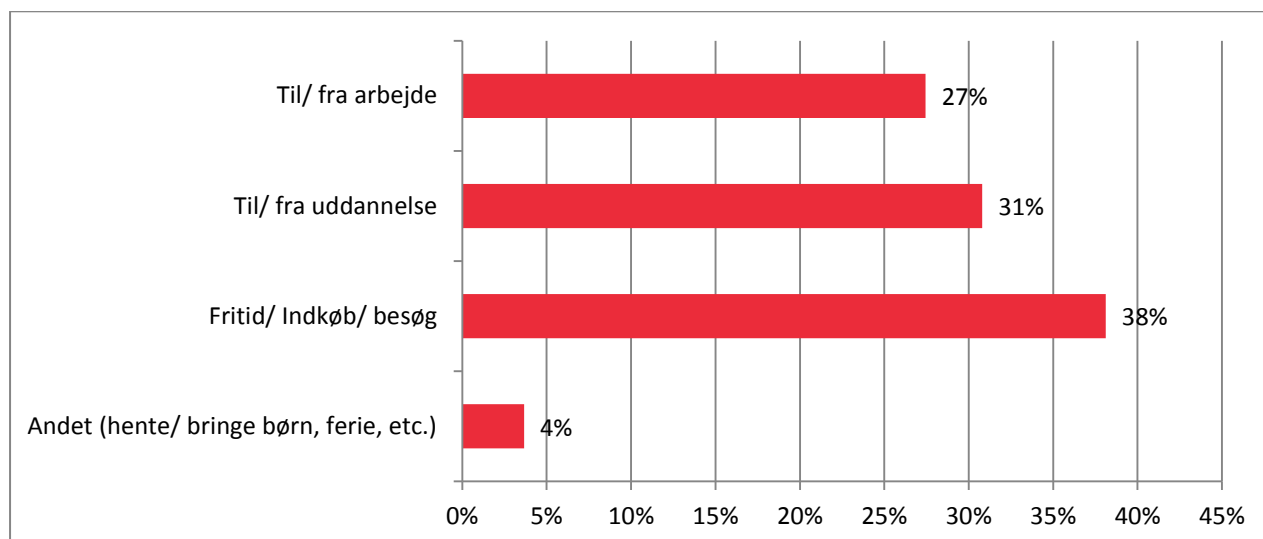
Som det fremgår af Figur 35 rejser halvdelen (51 %) af bybuskunderne i Horsens på den pågældende rute stort set alle hverdage, mens 26 % rejser flere gange om ugen og 16 % rejser 1-4 gange om måneden. 7 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Figur 35 Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Horsens



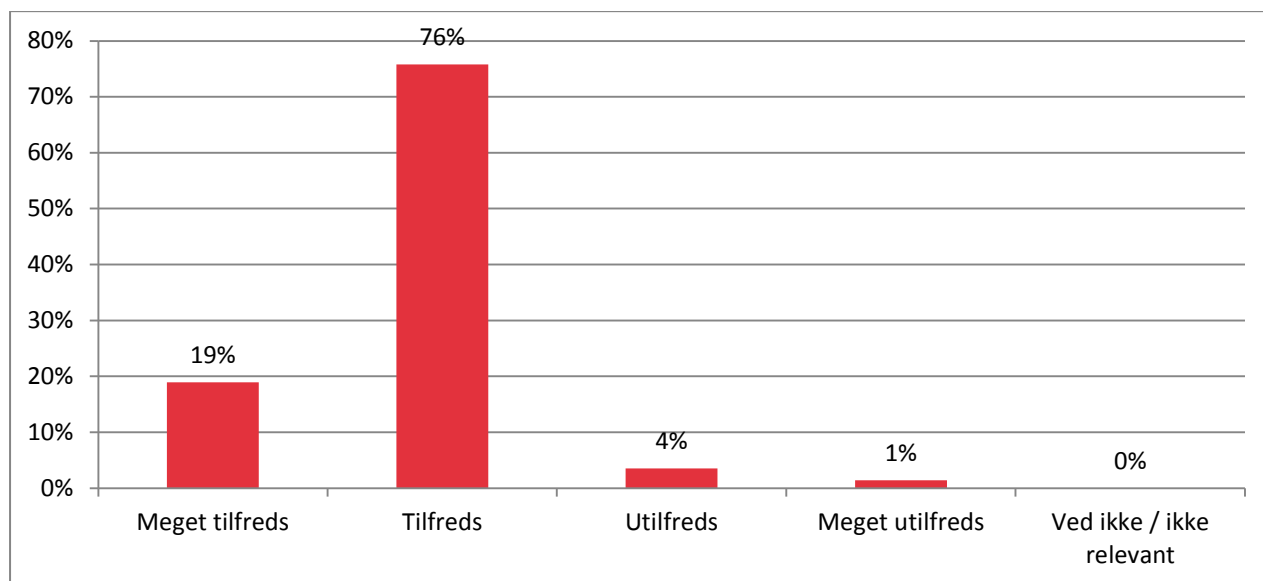
Som det ses i Figur 36 benytter størstedelen af bybuskunderne i Horsens (38 %) bybusserne i forbindelse med fritidsærinde, men en stor del anvender også bybussen i forbindelse med transport til eller fra arbejde (27 %) eller uddannelse (31 %).

Figur 36 Rejseformål blandt bybuskunder i Horsens



Figur 37 viser den samlede tilfredshed blandt bybuskunderne i Horsens. Som det fremgår, er 19 % meget tilfredse, mens 76 % er tilfredse. Bybuskunderne i Horsens er således mere tilfredse end bybuskunderne samlet set.

Figur 37 Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Horsens

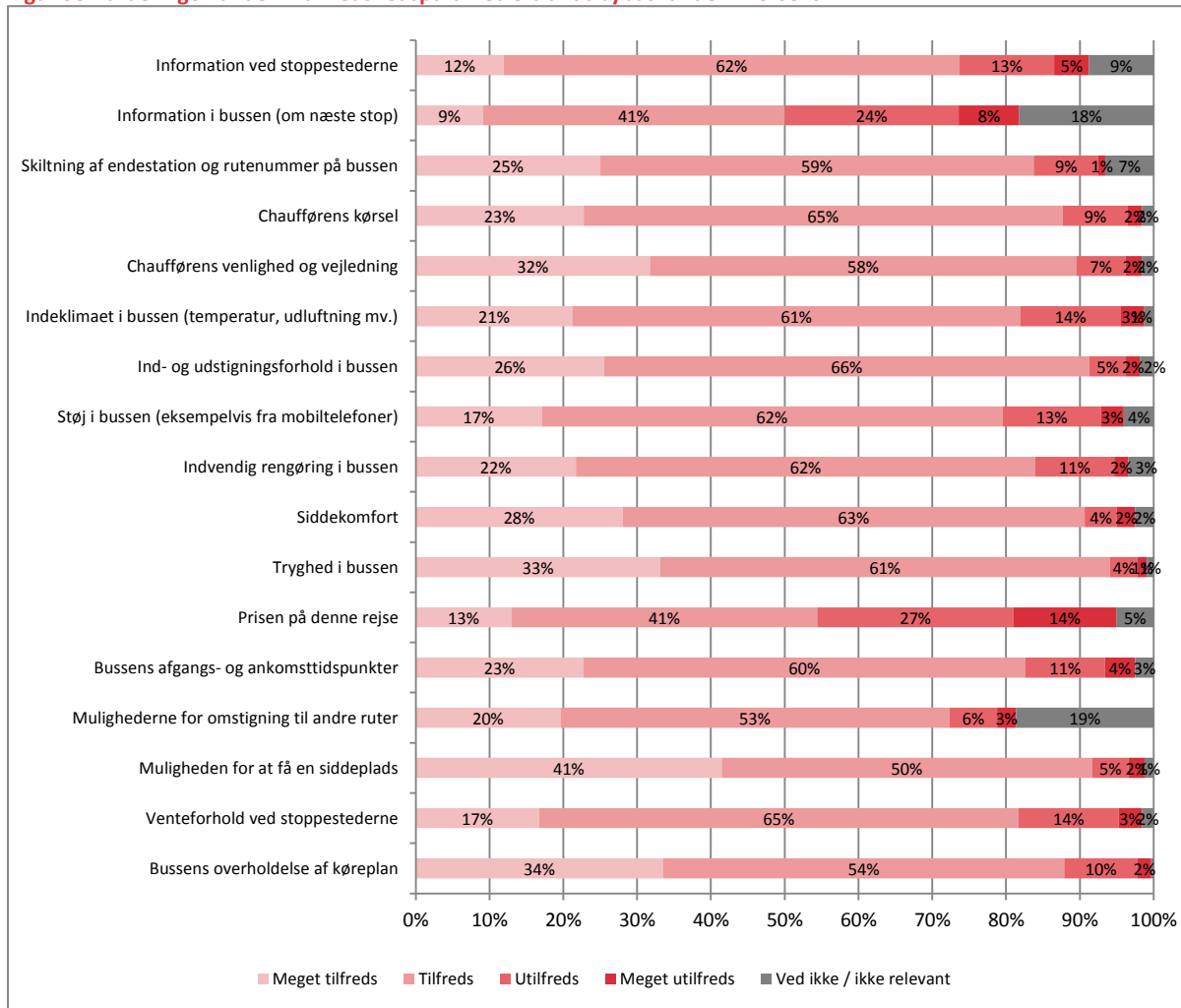


Som det fremgår af Figur 38 (på næste side), er kunderne i Horsens bybusser mest tilfredse med trygheden i bussen, muligheden for at få en siddeplads, siddekomforten og ind- og udstigningsforhold i bussen.

Bybuskunderne i Horsens er mest utilfredse med prisen på den pågældende rejse. 41 % er utilfredse eller meget utilfredse, hvilket er fire procentpoint flere end blandt bybuskunderne samlet set.

Overordnet ligner kunderne i Horsens' vurdering af de 17 tilfredshedsparametre i høj grad den samlede vurdering blandt bybuskunderne i alle seks byer. Kundegruppen er dog i højere grad tilfreds med indeklimaet i bussen (temperatur, udluftning mv.). 82 % er tilfredse eller meget tilfredse i Horsens, mens tilsvarende andel udgør 73 % for bybuskunderne samlet set.

Figur 38 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Horsens



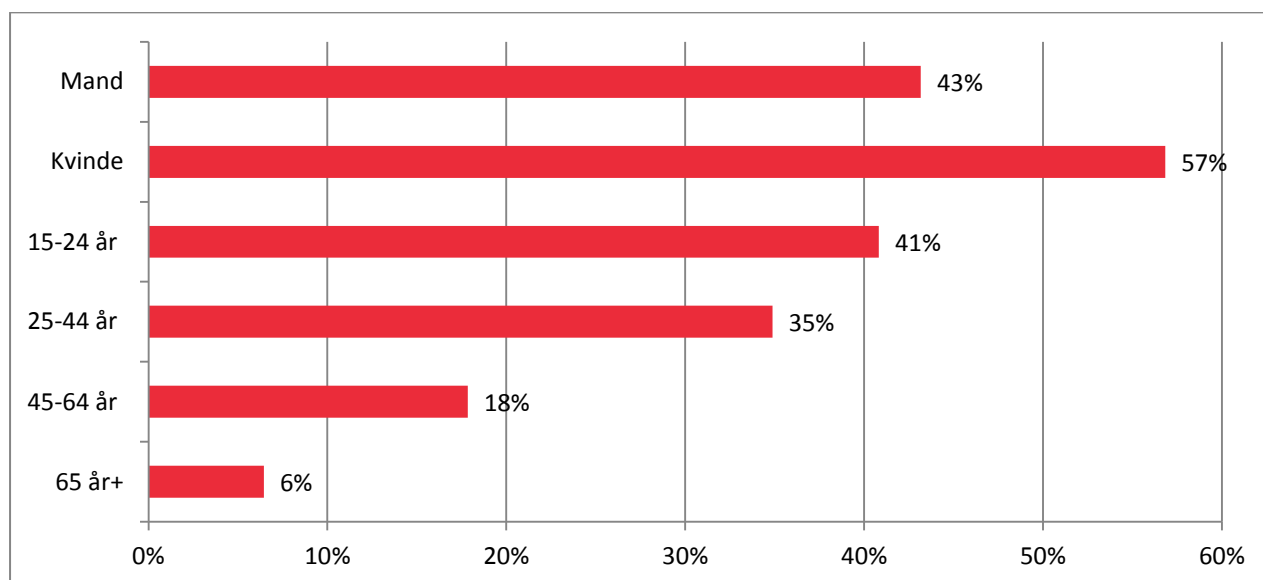
6. BYBUSRESULTATER I AARHUS

I dette afsnit gennemgås respondentfordelingen og tilfredsheden blandt bybuskunderne i Aarhus. Formålet med afsnittet er at give Midttrafik indblik, hvorledes kundefordelingen og tilfredsheden i bybusserne i Aarhus afviger fra eller ligner kundefordelingen og tilfredsheden i bybusserne i de seks byer; Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens – individuelt og samlet set.

Som tidligere nævnt, er resultaterne i bybusserne i Aarhus, i modsætning til resultaterne i de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens, ikke medtaget i de samlede resultater for bybuskunderne i afsnit 3 og 4, da inddragelsen af disse resultater i det samlede datagrundlag ville skabe en u hensigtsmæssig høj vægtning af resultaterne i bybusserne i Aarhus.

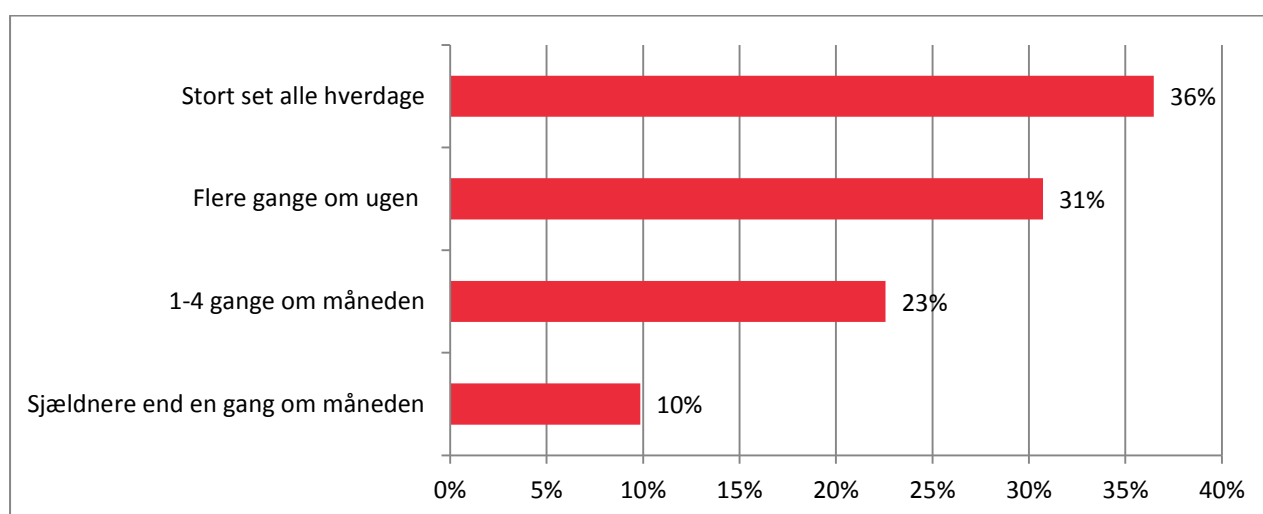
Figur 39 viser køns- og aldersfordelingen blandt bybuskunderne i Aarhus. I forhold til den samlede kønsfordeling blandt bybuskunderne i de seks byer, er der lidt færre kvinder i bybusserne i Aarhus. 57 % af bybuskunderne i Aarhus er kvinder, mens 61 % af bybuskunderne i de seks byer er kvinder. 41 % af bybuskunderne i Aarhus er mellem 15 og 24 år, 25 % er i alderen 25-44 år, 18 % er i mellem 45 og 64 år og de resterende 6 % er 65 år eller derover.

Figur 39 Demografi blandt bybuskunder i Aarhus



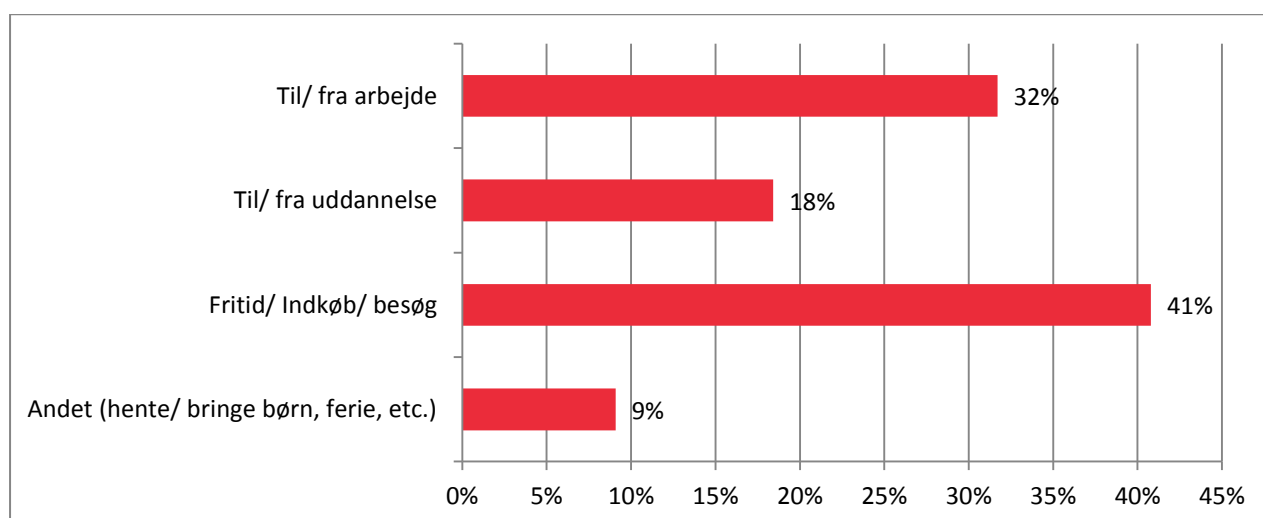
I forhold til det samlede resultat for bybuskunderne i de seks byer, er der lidt færre kunder i bybusser i Aarhus, der rejser på den pågældende rute stort set alle hverdage (jf. Figur 40). Hvor denne andel udgør 41 % blandt bybusserne i de seks byer, udgør samme andel 36 % i Aarhus. 31 % rejser flere gange om ugen og 23 % rejser 1-4 gange om måneden. 10 % rejser sjældnere end en gang om måneden.

Figur 40 Rejsefrekvens blandt bybuskunder i Aarhus



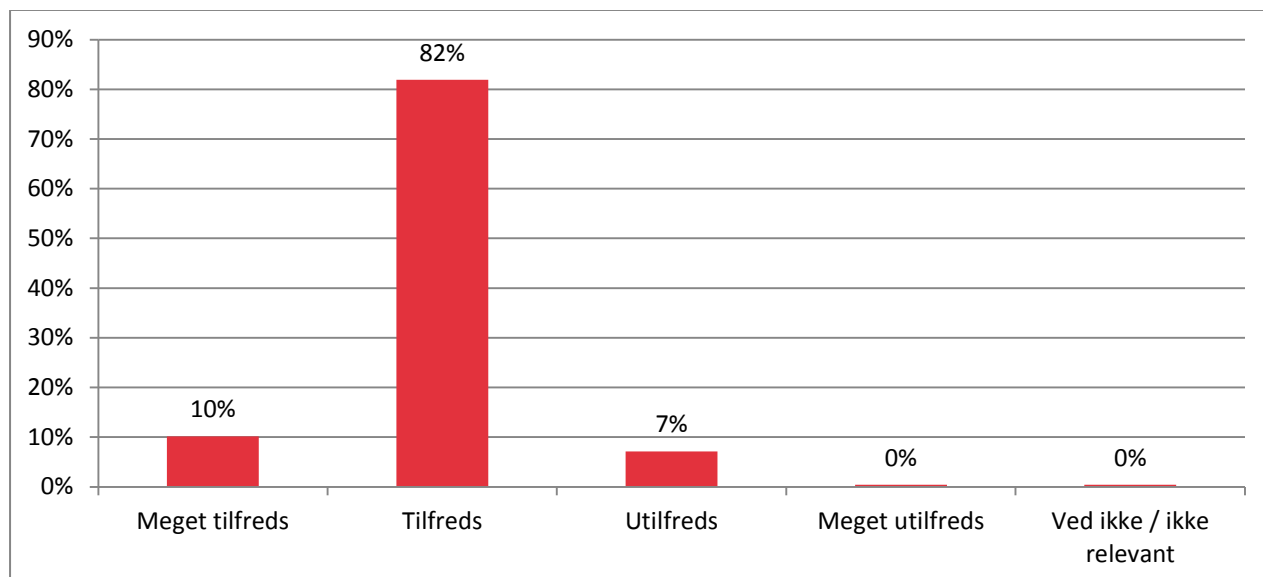
Figur 41 viser fordelingen af kundernes rejseformål i bybusserne i Aarhus. Som det fremgår, benytter størstedelen af kunderne busserne i forbindelse med fritidsænder (41 %), men en stor del anvender også bybussen i forbindelse med transport til eller fra arbejde (32 %) eller uddannelse (18 %).

Figur 41 Rejseformål blandt bybuskunder i Aarhus



Som Figur 42 viser, er 10 % meget tilfredse, mens 82 % er tilfredse. Samme andele udgør 17 % og 73 % for bybusserne i de seks byer, hvormed aarhusianerne samlet set er lidt mere tilfredse samlet set.

Figur 42 Den samlede tilfredshed blandt bybuskunder i Aarhus

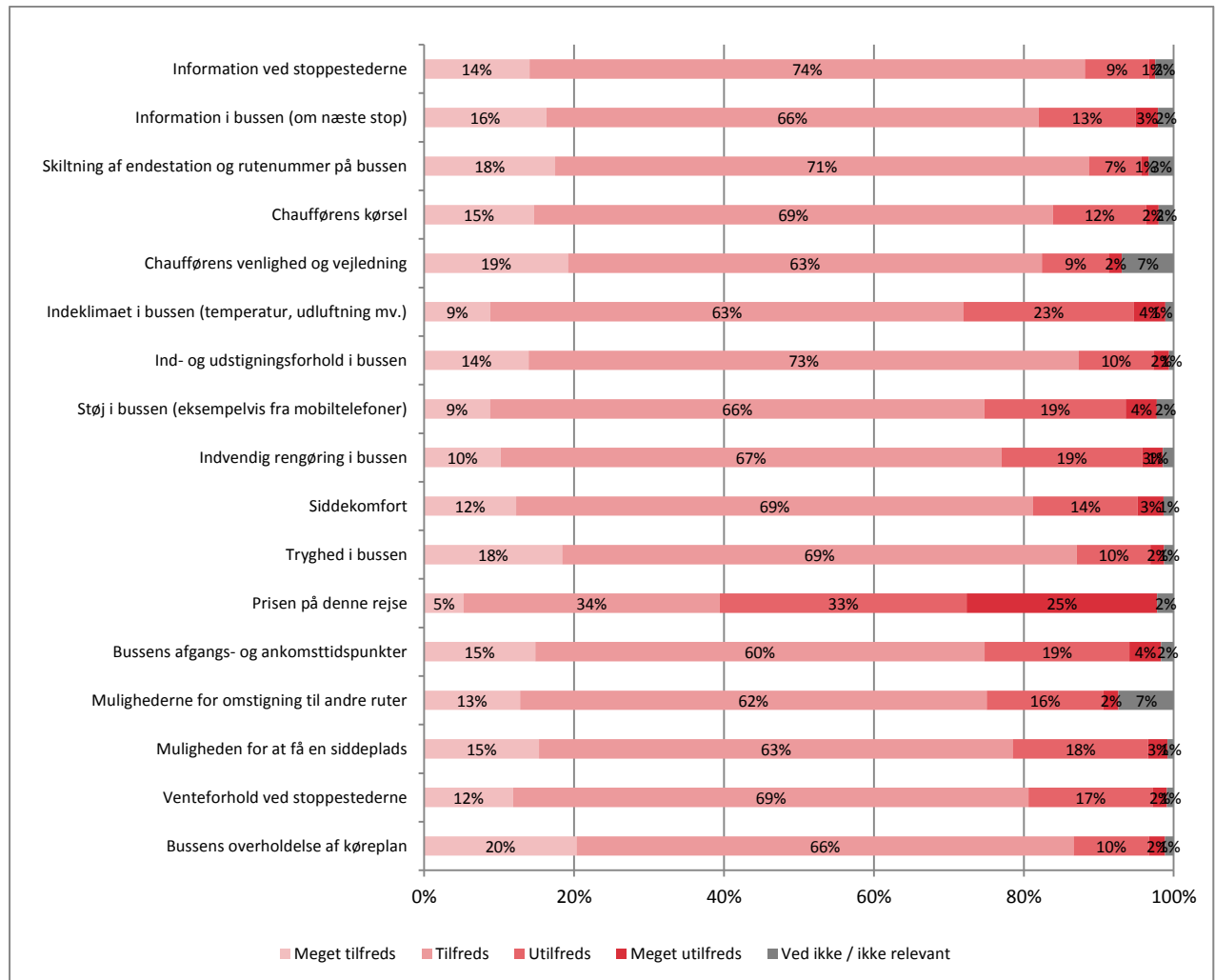


Figur 43 (på næste side) viser bybuskundernes vurdering af de 17 tilfredshedsparametre i Aarhus. Som det fremgår, er aarhusianerne særligt tilfredse med bussens overholdelse af køreplan, trygheden i bussen, ind- og udstigningsforhold i bussen, skiltning af endestation og rutenummer på bussen og information ved stoppestederne.

Sammenlignet med bybuskunderne i de seks byer, er aarhusianerne mere tilfredse med informationen i bussen (om næste stop), hvor 82 % er tilfredse eller meget tilfredse. Samme andel udgør 50 % under det samlede resultat for de seks byer. Forskellen dækker over, at kun 2 % af aarhusianerne har svaret "Ved ikke" (mod 13 % samlet set for de seks byer), og at 16 % af aarhusianerne er utilfredse eller meget utilfredse (mod 37 % samlet set for de seks byer).

Omvendt er aarhusianernes vurdering af prisen på den pågældende rejse mere negativ. 58 % af aarhusianerne er utilfredse eller meget utilfredse med prisen på den pågældende rejse, mens samme andel udgør 37 % for bybusserne i de seks byer. Ydermere er 22 % af aarhusianerne utilfredse eller meget utilfredse med den indvendige rengøring i bussen. Samme andel udgør 11 % i bybusserne i de seks byer.

Figur 43 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i Aarhus

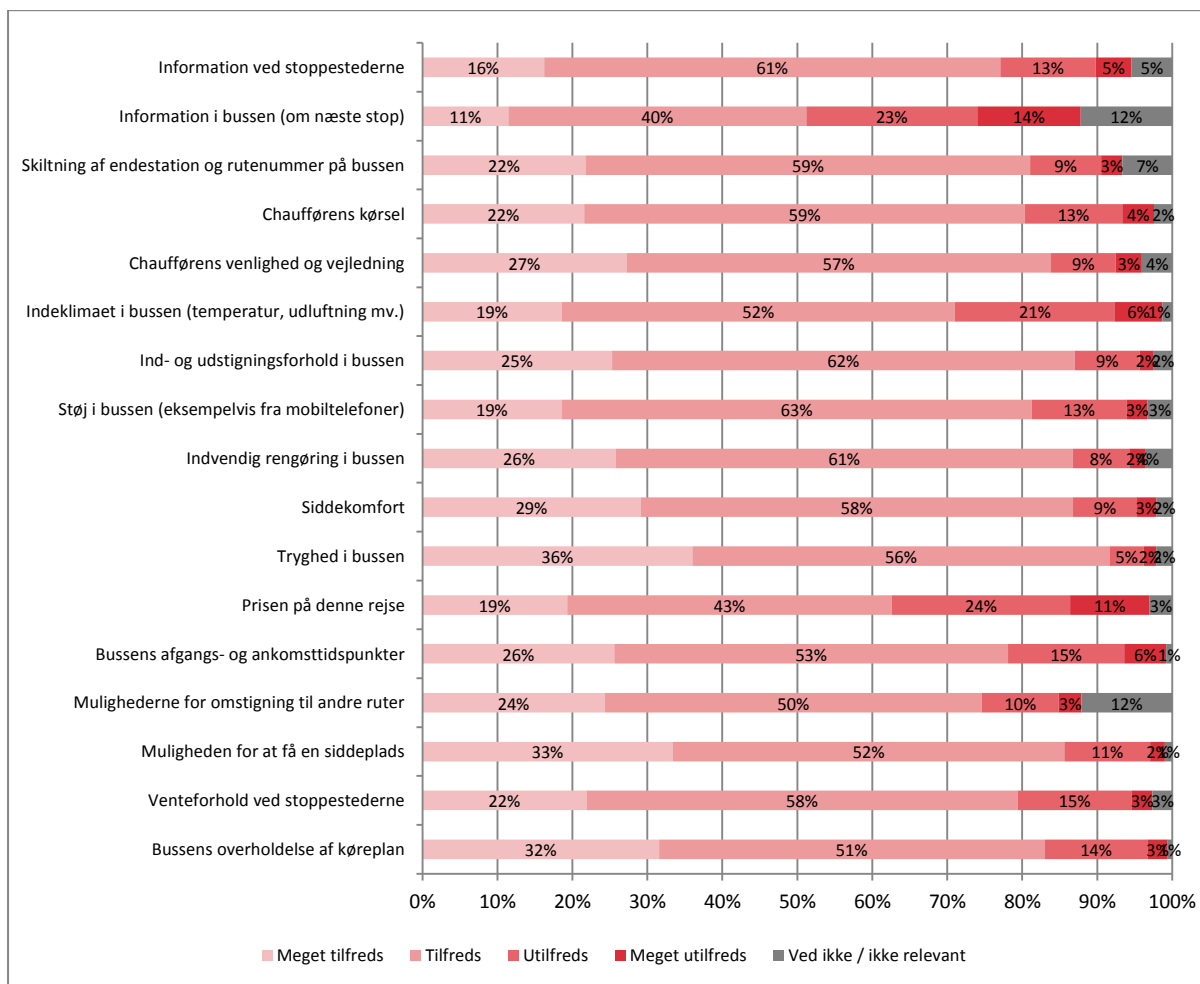


7. Bilag

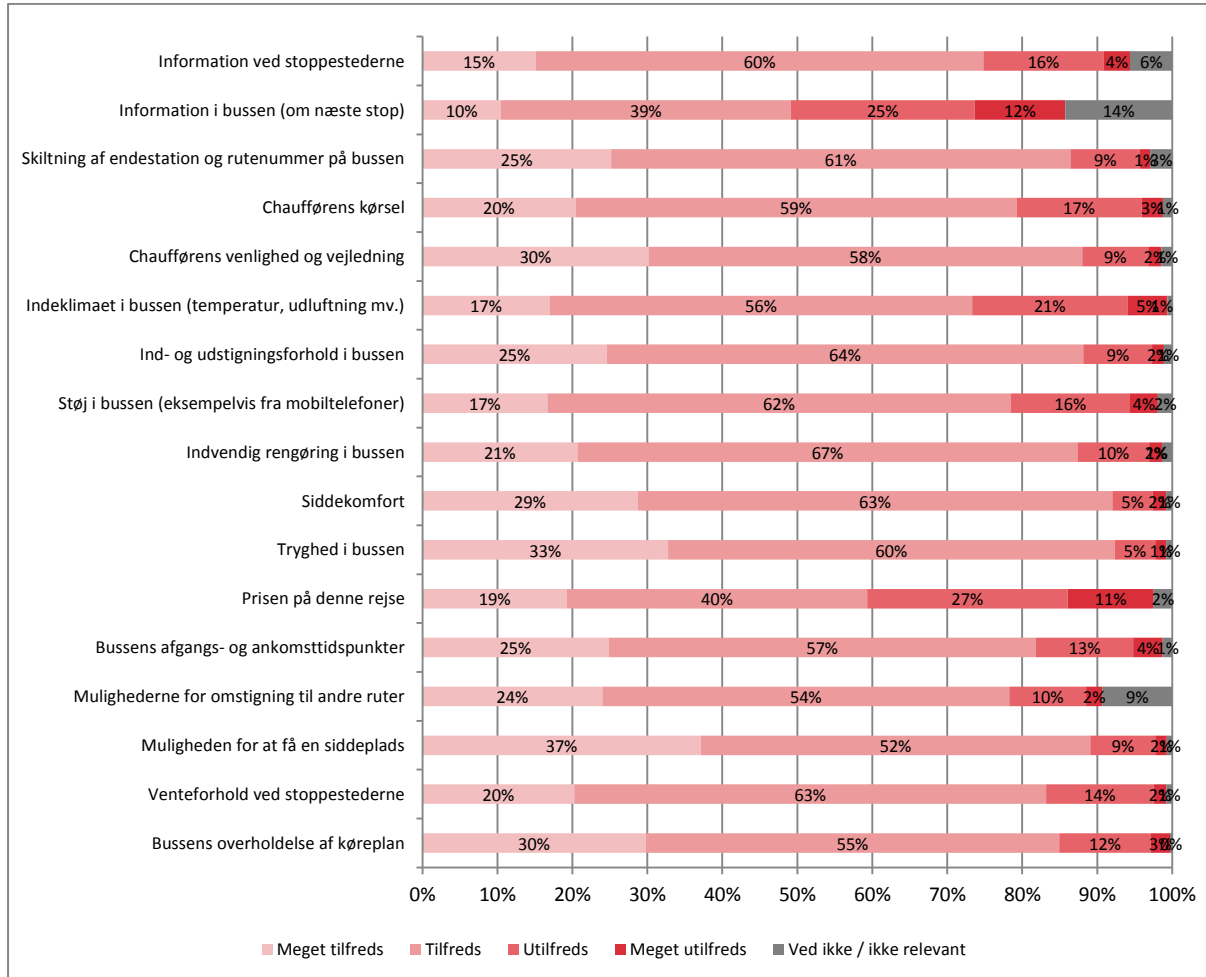
I dette afsnit illustreres vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre fordelt på de demografiske variable køn og alder, rejsefrekvens og rejseformål i bybusserne i de seks byer, Herning, Skive, Holstebro, Viborg, Randers og Horsens, samlet set. Illustrationernes hovedpointer er kommenteret i afsnit 4.

7.1 DEMOGRAFI

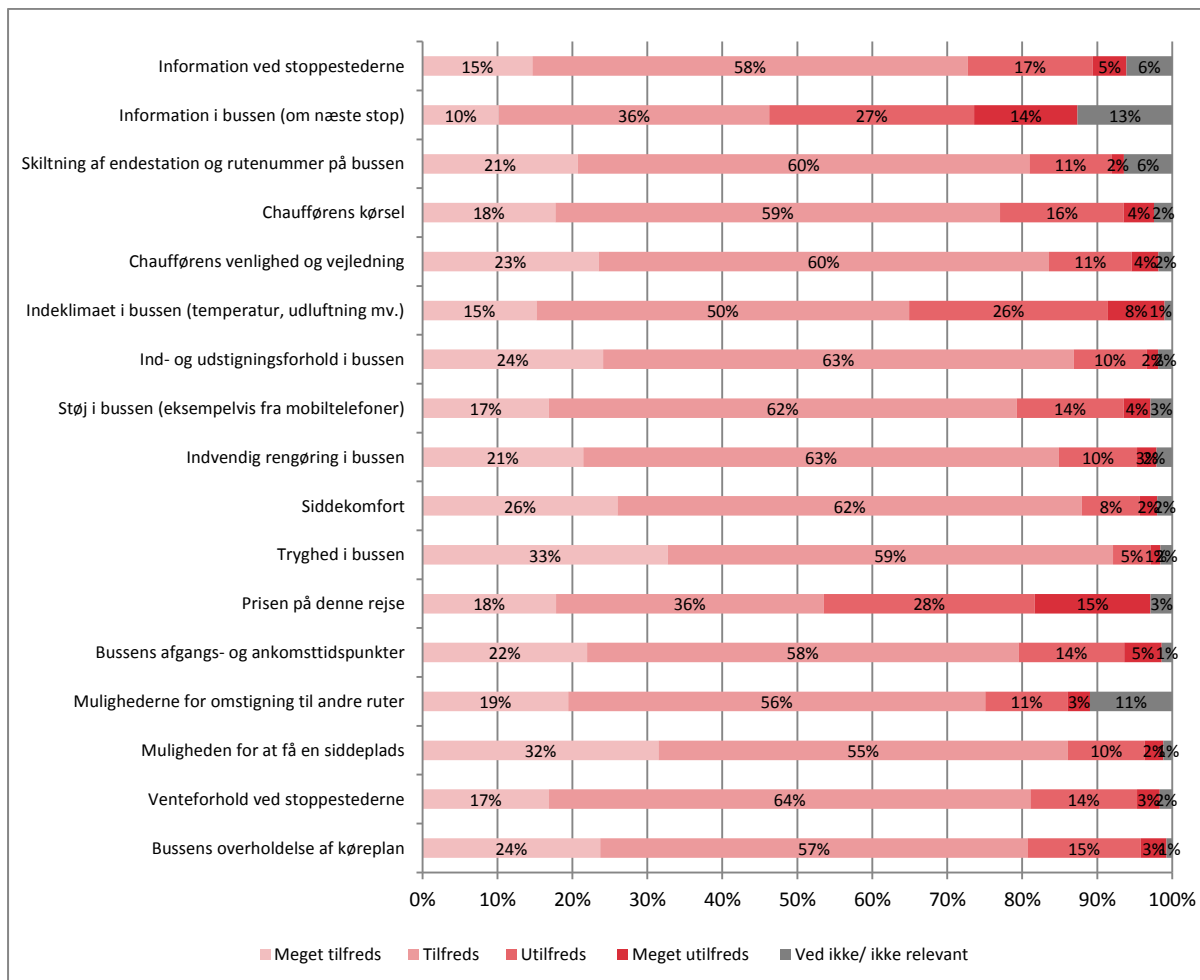
Figur 44 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt mandlige bybuskunder



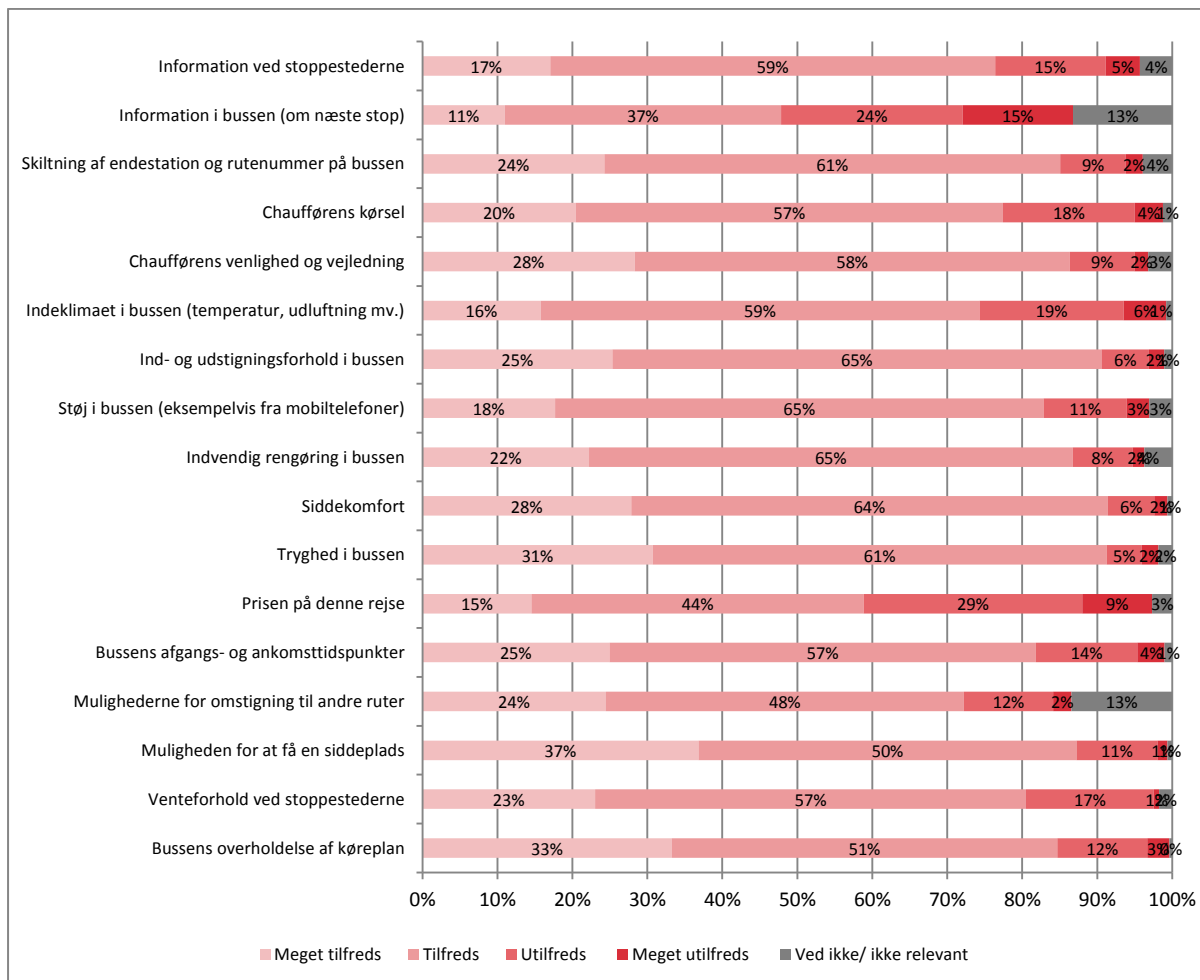
Figur 45 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt kvindelige bybuskunder



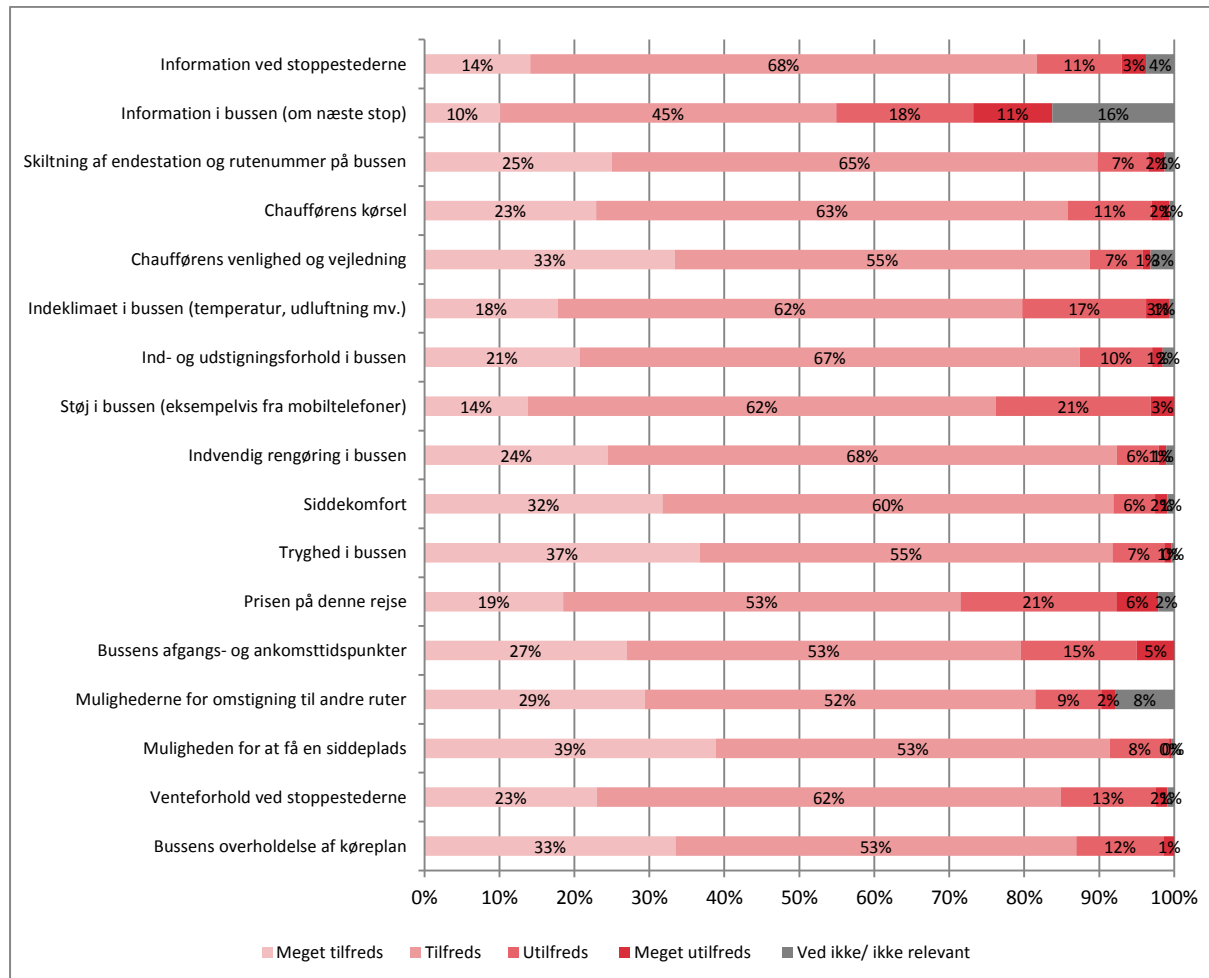
Figur 46 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i alderen 15-24 år



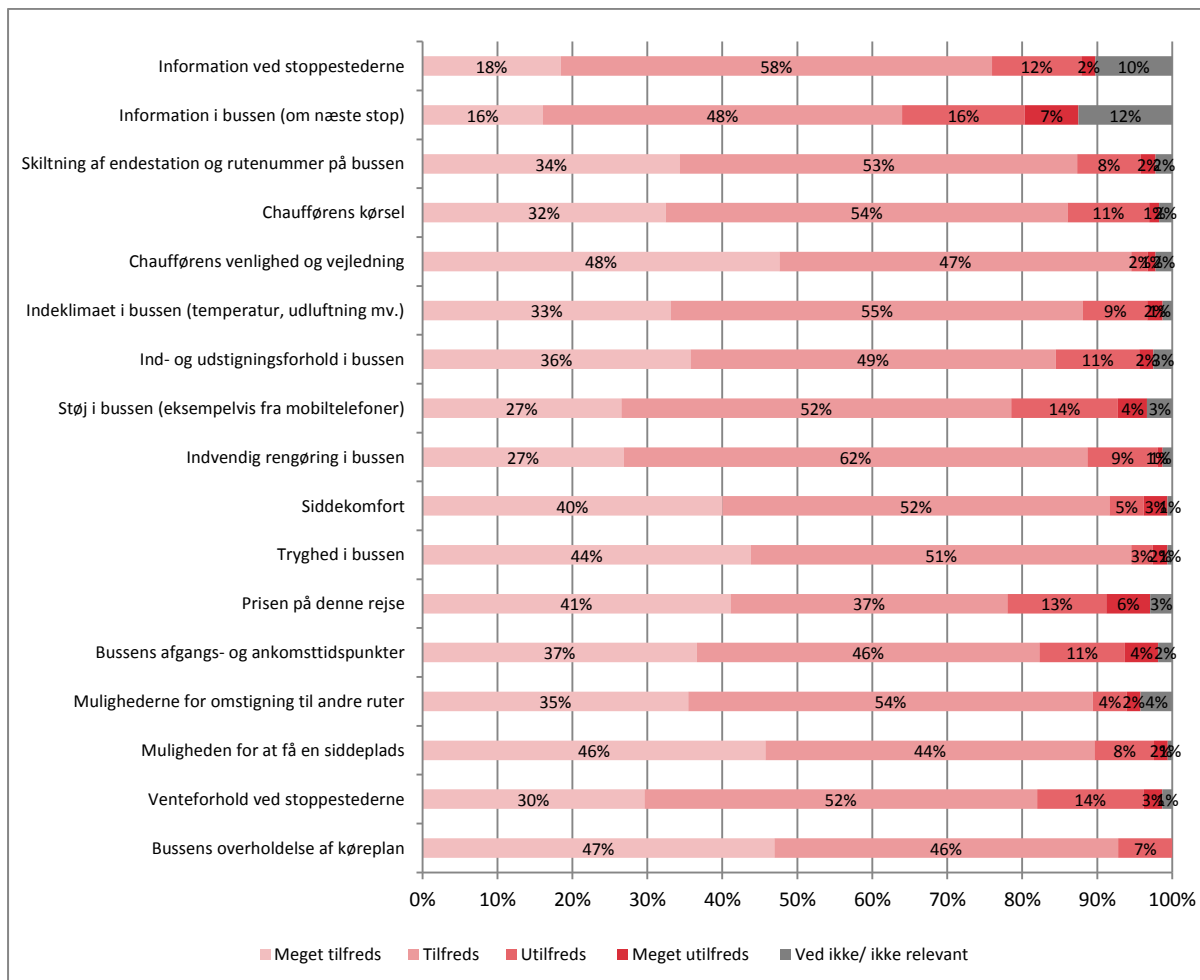
Figur 47 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i alderen 25-44 år



Figur 48 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i alderen 45-64 år

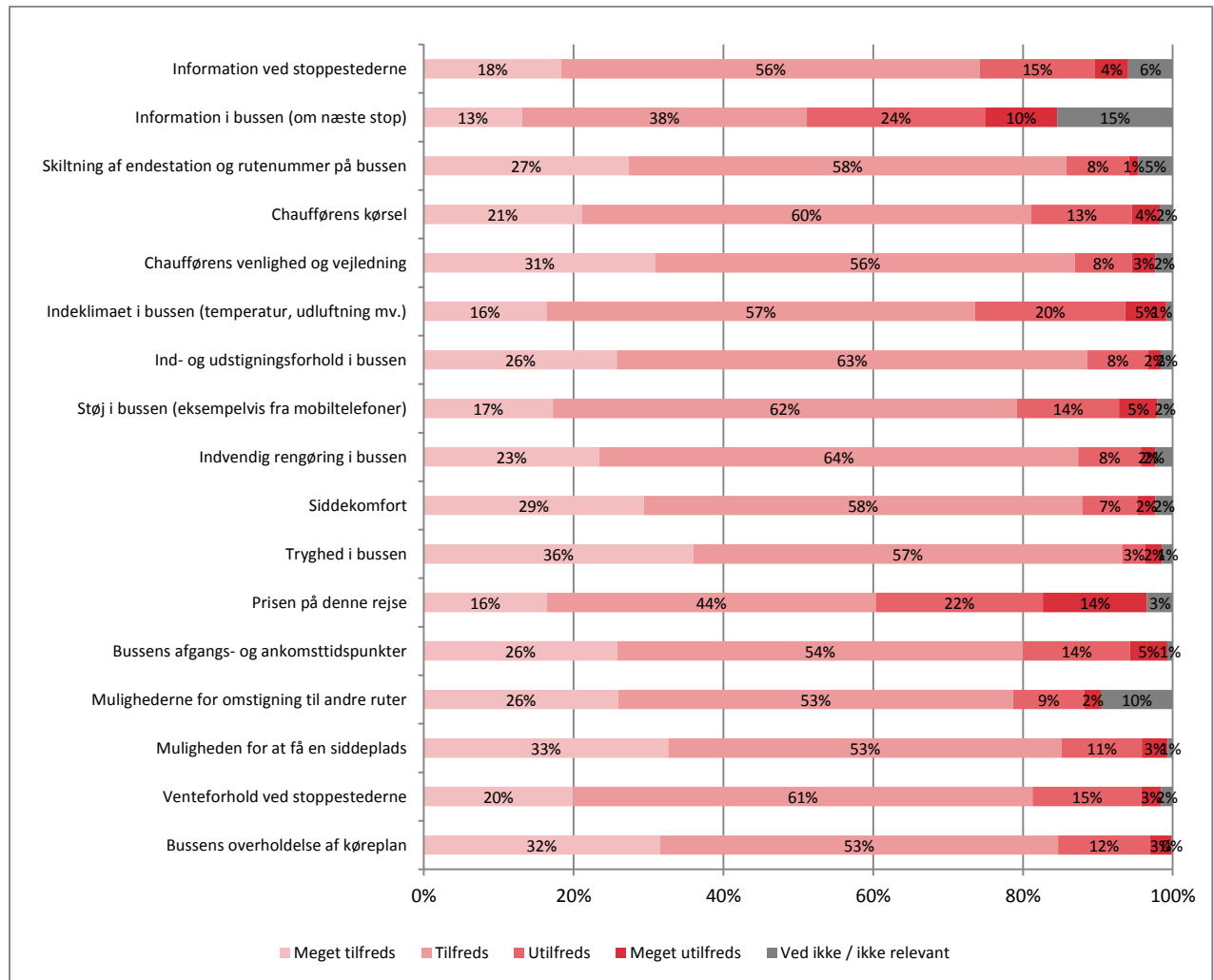


Figur 49 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder i alderen 65 år+

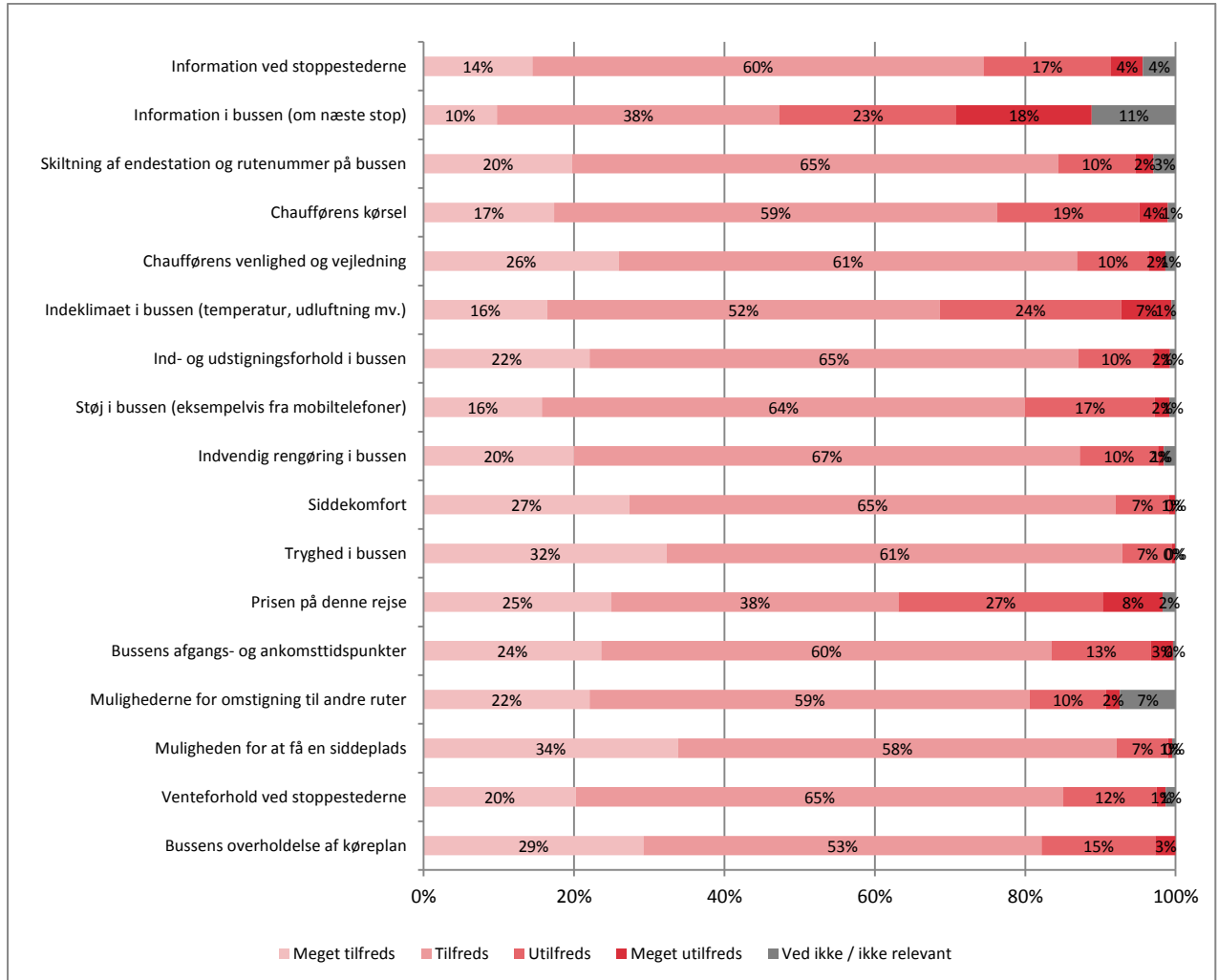


7.2 REJSEFREKVENNS

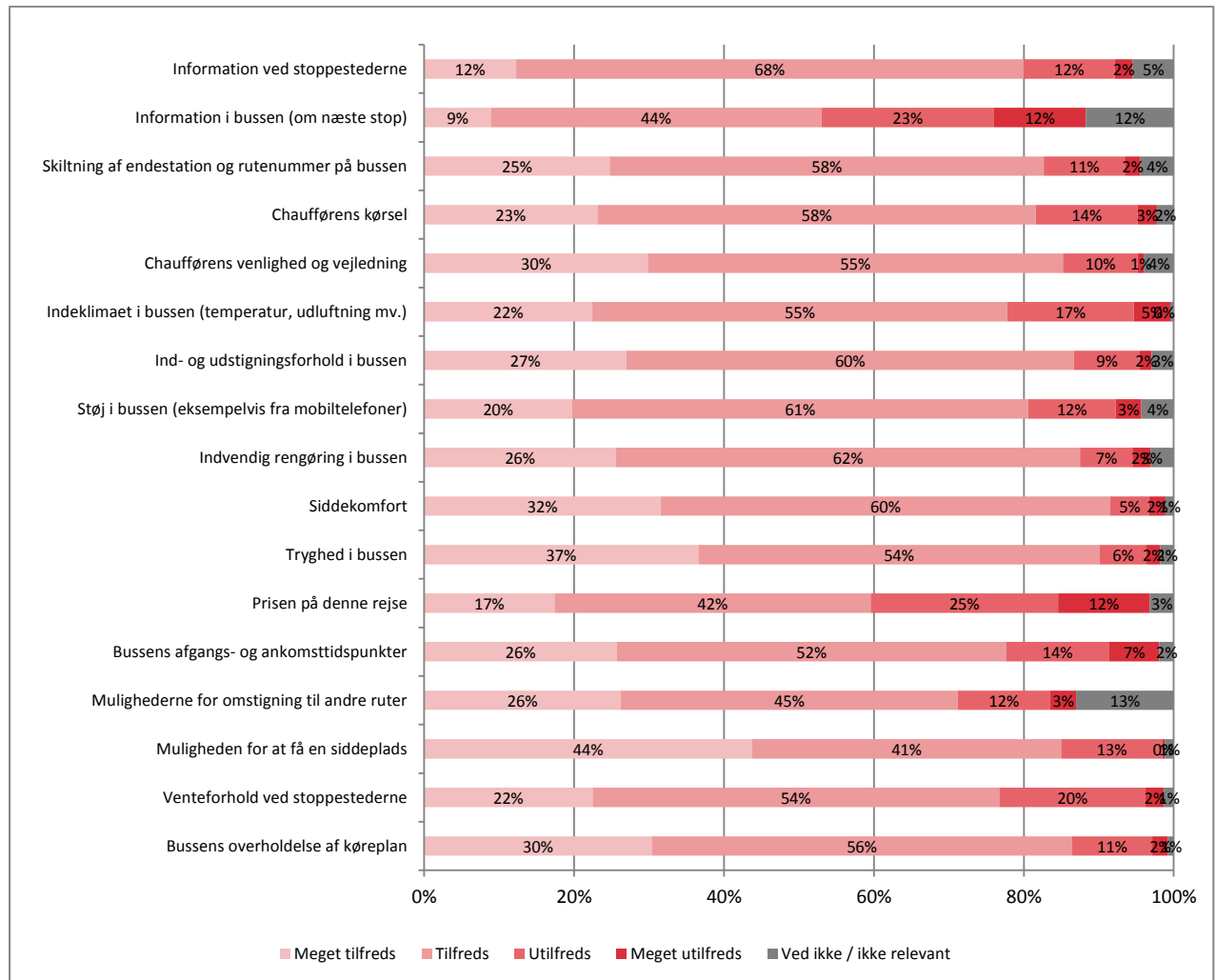
Figur 50 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser stort set alle hverdage



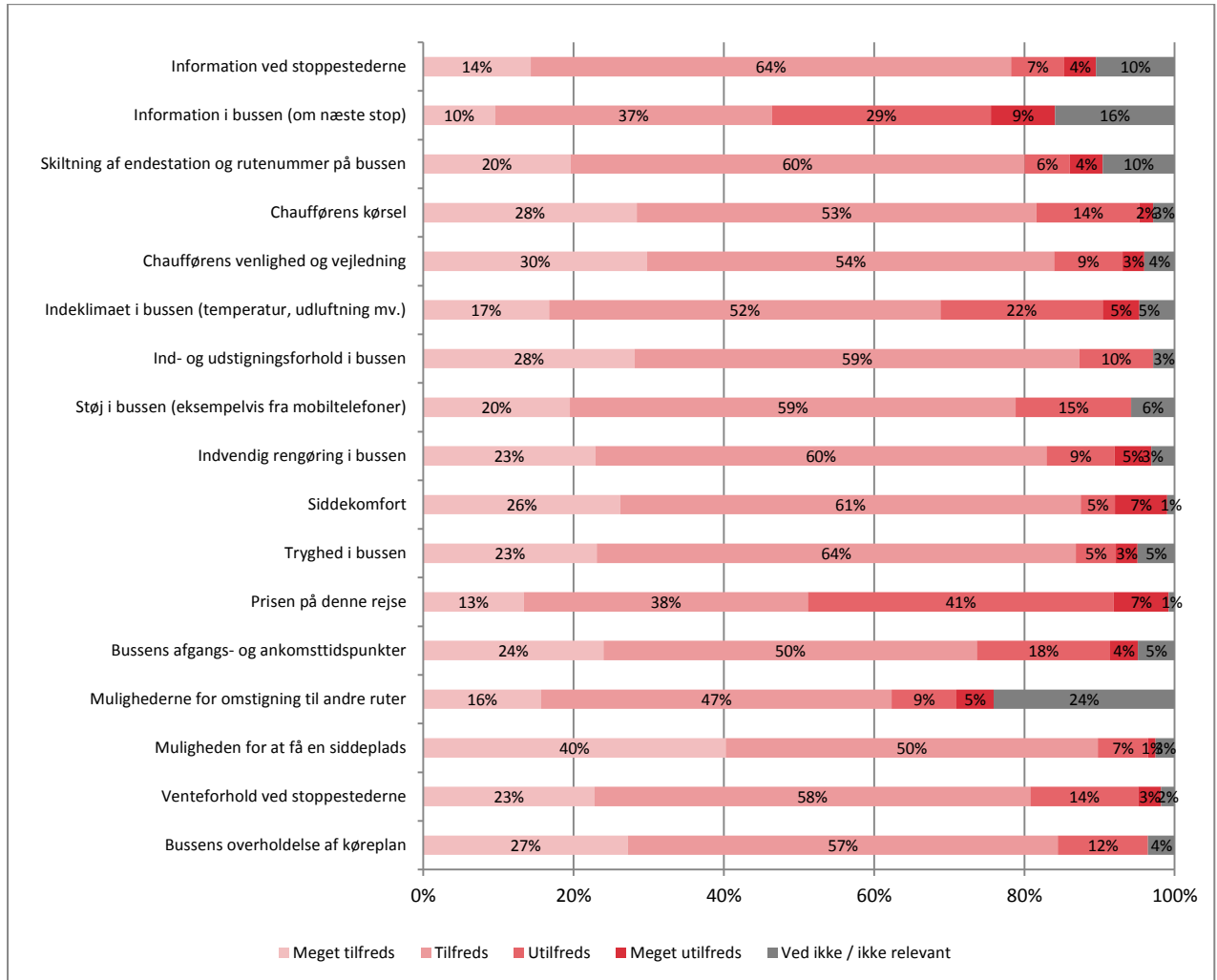
Figur 51 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser flere gange om ugen



Figur 52 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser 1 - 4 gange om måneden

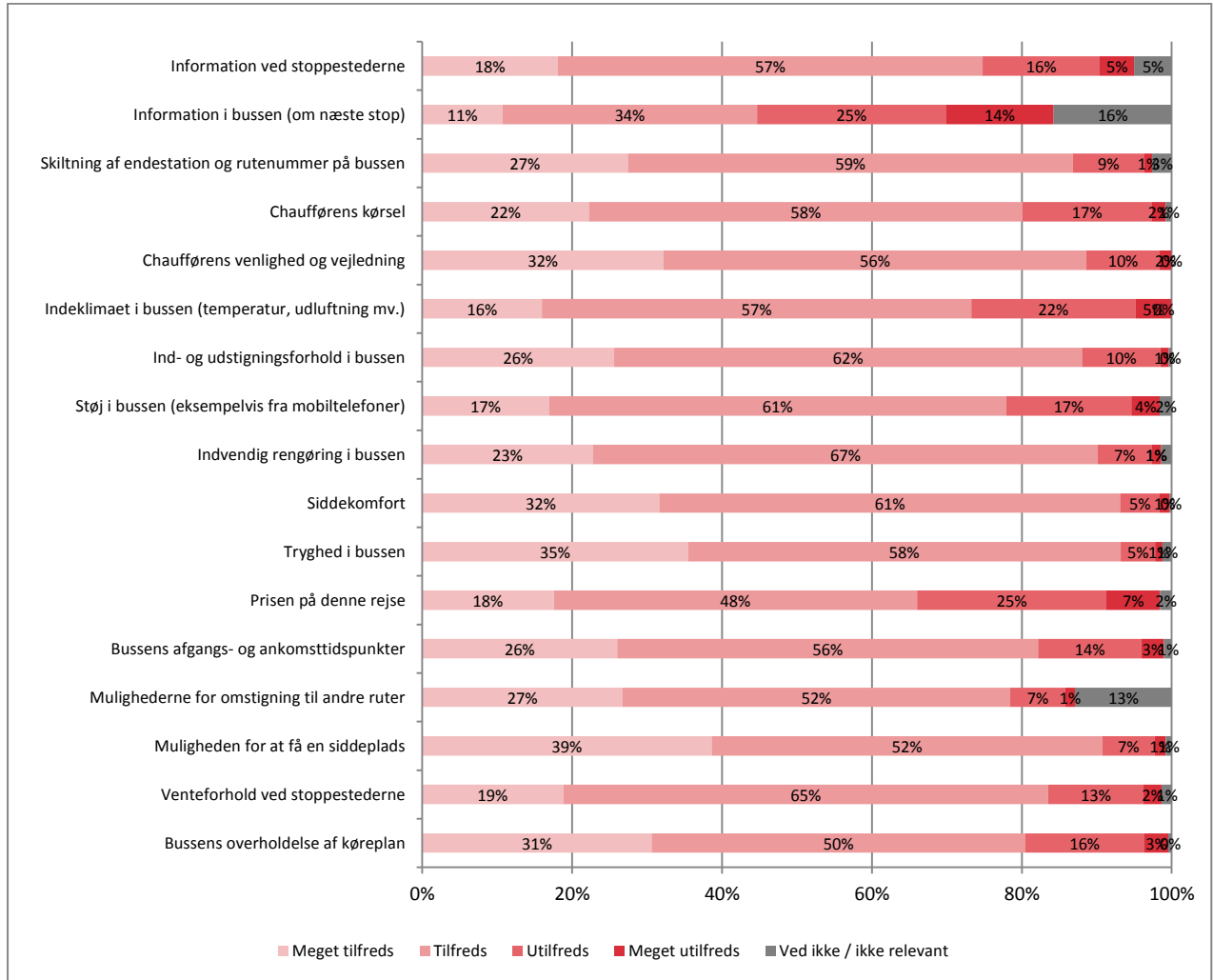


Figur 53 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser sjældnere end en gang om måneden

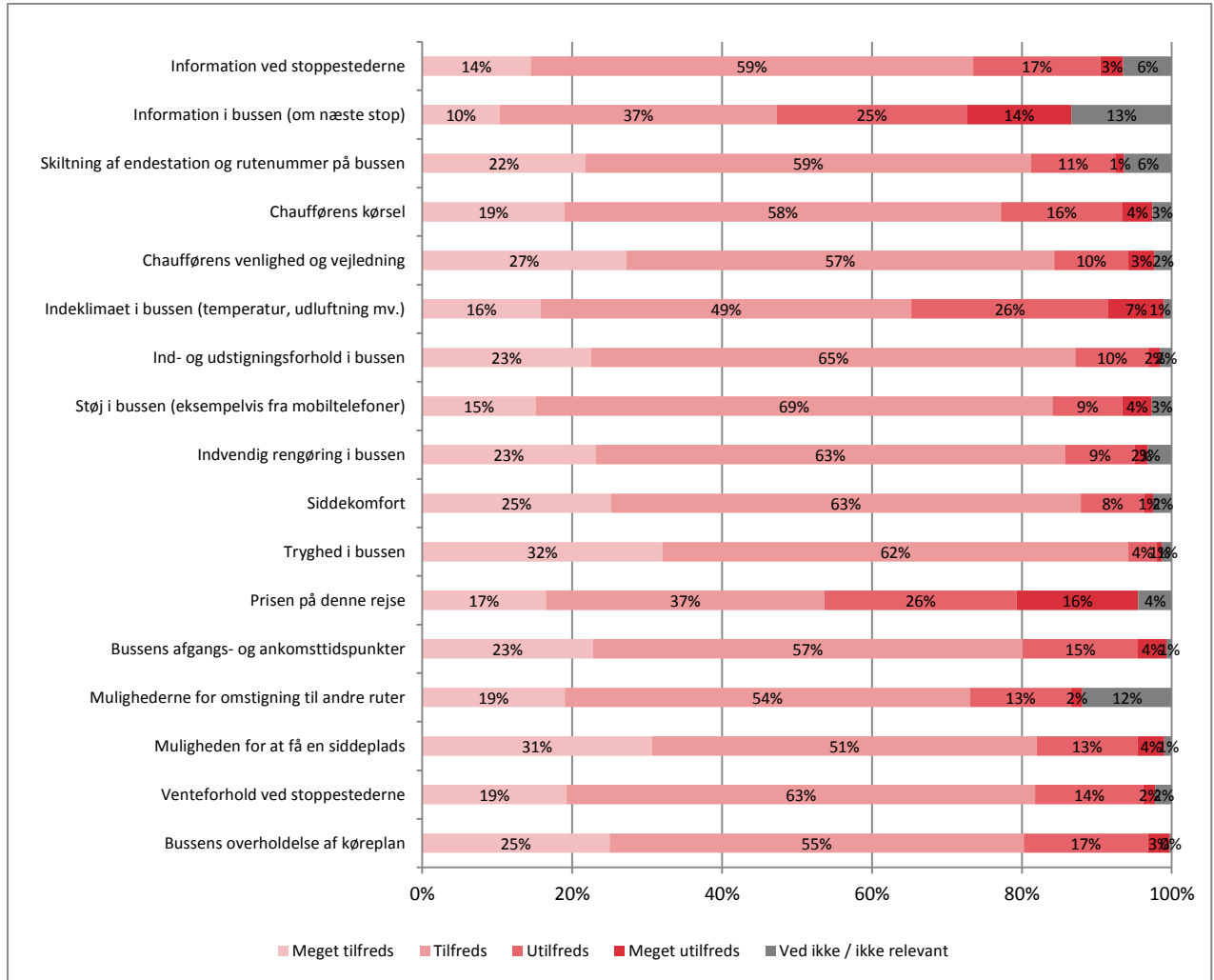


7.3 REJSEFORMÅL

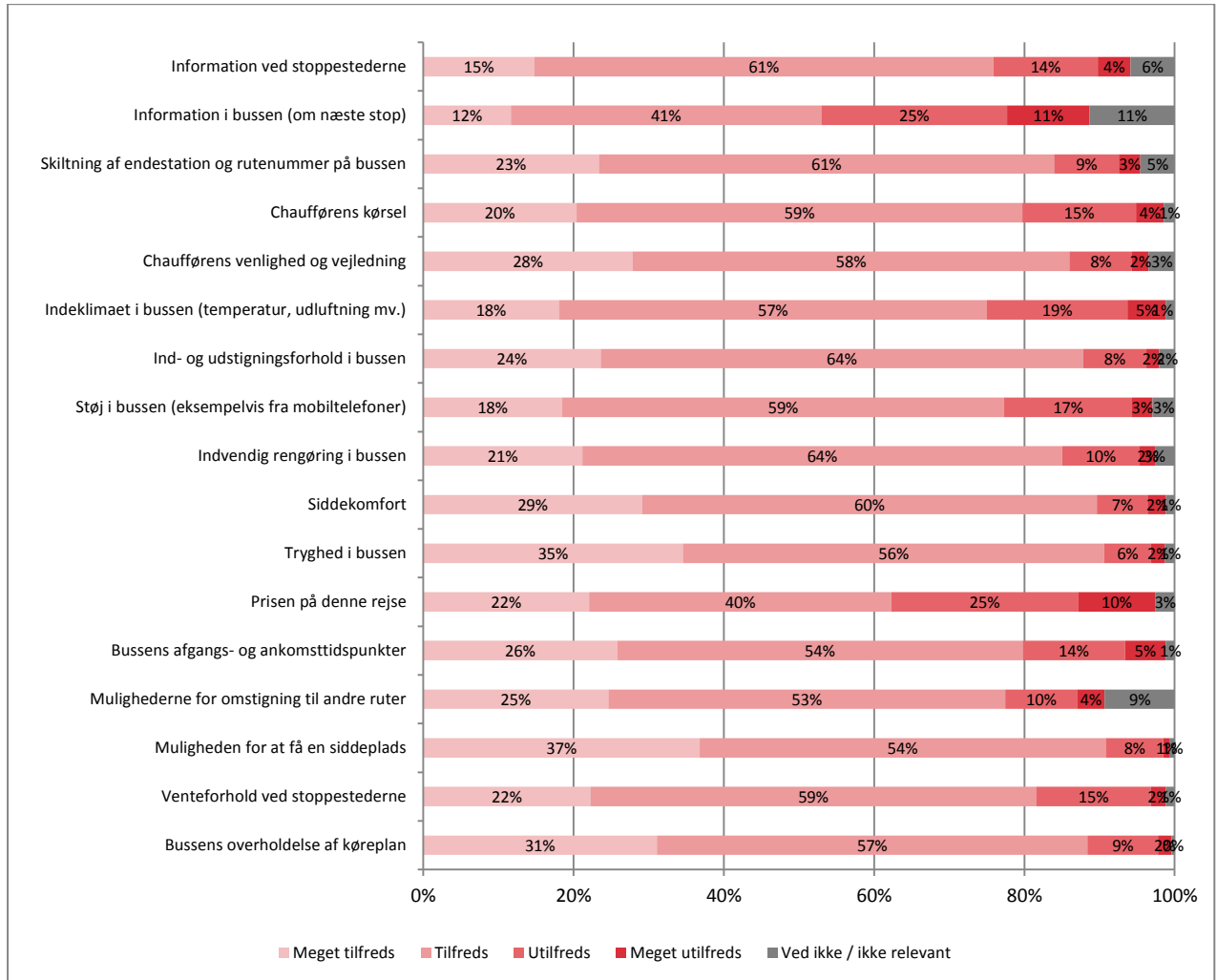
Figur 54 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser til / fra arbejde



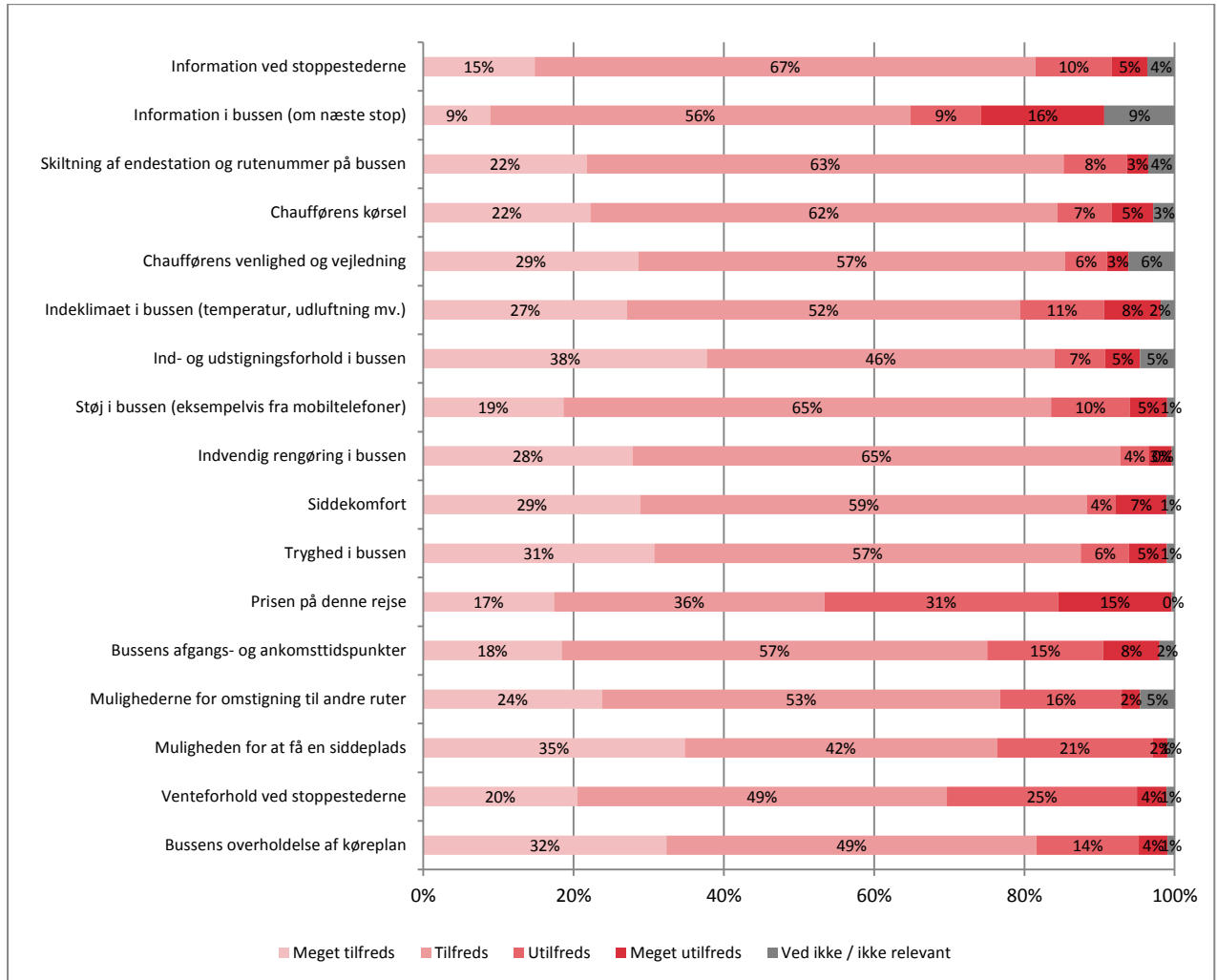
Figur 55 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser til / fra uddannelse



Figur 56 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser i forbindelse med fritid / indkøb / besøg



Figur 57 Vurderingen af de 17 tilfredshedsparametre blandt bybuskunder, der rejser i forbindelse med andet (hente / bringe børn, ferie, etc.)



EPINION

OM OS

Vores kerne er faktabaserede konsulenttydelser. Vi rådgiver typisk på baggrund af input fra organisationens stakeholders – medarbejdere, medlemmer, kunder, samarbejdspartnere osv.

EPINION KØBENHAVN

RYESGADE 3F
2200 KØBENHAVN N
DENMARK
T: +45 70 23 14 23
E: TYA@EPINION.DK

EPINION ÅRHUS

SØNDERGADE 1A
8000 ÅRHUS C
DENMARK
T: +45 87 30 95 00
E: TV@EPINION.DK

EPINION SAIGON

11TH FLOOR, DINH LE BUILDING
1 DINH LE STREET, DISTRICT 4,
HCMC, VIETNAM
T: +84 38 26 89 89
E: OFFICE@EPINION.VN

Århus, 2. december 2011

**Baggrundsbilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 9. december 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 13

DEPARTEMENTET

Til adressaterne på vedlagte høringsliste

Dato 7. november 2011
J. nr. 2010-4621
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk

Høring af udkast til lovforslag om Aarhus Letbane

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429

Hermed sendes udkast til lovforslag om Aarhus Letbane i høring.

Eventuelle bemærkninger til udkastet til lovforslag bedes sendt til Transportministeriet **senest den 28. november 2011** på koltrafik@trm.dk med kopi til bgk@trm.dk.

Modtagne høringssvar vil blive sendt til Folketingets Transportudvalg.

Formålet med lovforslaget er skabe mulighed for at etablere en letbane i Aarhus. Lovforslaget er en kombineret anlægs- og selskabslov. Lovforslaget giver mulighed for at oprette et anlægsselskab, bestående af Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten. Dette selskab bliver ansvarlig for anlæggelse af Aarhus Letbane, som består af anlæggelse af en ny letbane fra Aarhus H via de bynære havnearealer, over Skejby og Lisbjerg til Lystrup. Desuden skal henholdsvis Odderbanen og Grenaabanen omdannes til letbane. Anlægsselskabet opløses når letbanen er anlagt. Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter herefter et nyt selskab, som får drifts- og vedligeholdelsesforpligtelsen på letbanen, bortset fra Grenaabanen, som Banedanmark fortsat skal eje og vedligeholde.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til specialkonsulent Berit Gohr Kaptain på tlf. 41 71 27 33 eller på mail til bgk@trm.dk.

Lovforslaget er desuden lagt på høringsportalen på www.borger.dk.

Med venlig hilsen

Berit Gohr Kaptain

Høringsliste – udkast til lovforslag om Aarhus Letbane

- *Aarhus Kommune*
- *Region Midtjylland*
- *Odder Kommune*
- *Norrdjurs Kommune*
- *Syddjurs Kommune*
- *Dansk Erhverv*
- *DI*
- *LO*
- *KL*
- *Danmarks Naturfredningsforening*
- *Trafikselskaberne i Danmark*
- *DSB*
- *Midttrafik*
- *3 F*
- *Dansk Jernbaneforbund.*

Udkast til

Forslag til lov om Aarhus Letbane

Kapitel 1

Oprettelse af Aarhus Letbane I/S samt definition af anlægget

§ 1. Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland kan oprette et interessentskab ved navn Aarhus Letbane I/S med følgende ejerfordeling:

1. Aarhus Kommune ejer 47,2 pct.
2. transportministeren ejer 47,0 pct. og
3. Region Midtjylland ejer 5,8 pct.

Stk. 2. Aarhus kommune indskyder ved selskabets stiftelse 500 mio. kr., transportministeren indskyder 600 mio. kr. og Region Midtjylland indskyder 78 mio. kr.

Stk. 3. Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland kan efter enstemmig beslutning ændre selskabets navn.

Stk. 4. Uforudsete udgifter betales af Aarhus Letbane I/S, jf. dog stk. 6. Den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Aarhus Kommune med 47, 2 pct., transportministeren med 47,0 pct. og Region Midtjylland med 5,8 pct.

Stk. 5. Ved uforudsete udgifter forstås udgifter, der ikke har været forudset, og som er nødvendige af hensyn til gennemførelsen af anlægget af Aarhus Letbane, jf. dog stk. 6.

Stk. 6. Aarhus Kommune er ansvarlig for den udarbejdede VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Aarhus-området. Uforudsete udgifter som følge af krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport, som ikke skyldes ønske om tilkøb eller udnyttelse af option, betales af Aarhus Kommune.

§ 2. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option.

Stk. 2. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for anlæg af Aarhus Letbane jf. § 3, og som Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af Aarhus Letbane, uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget.

Stk. 3. Odder Kommune, Syddjurs Kommune og Norddjurs Kommune har mulighed for at tilkøbe ekstra funktionalitet til anlægget.



§ 3. Aarhus Letbane I/S forestår anlæg af en letbane i Aarhus.

Stk. 2. Aarhus Letbane består af anlæg af en letbanestrækning fra Aarhus H via de bynære havnearealer og via Skejby og Lisbjerg til Lystrup, samt tilpasning af Odderbanen og Grenaabanen til letbanedrift.

Stk. 3. Kort over letbanens linjeføring fremgår af bilag 1 og 2.

§ 4. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, nævnt i § 3, varetages alene af transportministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter og kort over kulturhistoriske forhold for så vidt angår anlægget nævnt i § 3, fremgår af bilag 3 og 4.

Kapitel 2

Aarhus Letbane I/S's formål og ledelse

§ 5. Aarhus Letbane I/S' formål er at anlægge en letbane i Aarhus, jf. § 3, *stk. 2.* Selskabet foretager offentligt udbud af anlæg af letbanen.

Stk. 2. Udbuddet af letbanen kan også omfatte indkøb af letbanetog, værksted og depot. Udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot påhviler dog drifts- og infrastrukturselskabet, jf. § 11, *stk. 2.*

Stk. 3. Udbuddet af letbanen kan ligeledes omfatte hel eller delvis elektrificering af Grenaabanen og/eller Odderbanen. Udgiften til elektrificering, udover hvad der er i driftsøkonomisk balance, skal finansieres af de parter, som måtte ønske denne elektrificering.

Stk. 4. Kontrakt om anlæg af letbanen kan kun indgås, hvis der er enighed herom mellem Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland.

§ 6. Aarhus Letbane I/S ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer.

Stk. 2. Aarhus Kommune udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer, transportministeren, Region Midtjylland og trafikkselskabet i Region Midtjylland (Midttrafik) udpeger hvert 1 bestyrelsesmedlem.

Stk. 3. Aarhus Kommune udpeger formanden for bestyrelsen og Region Midtjylland udpeger næstformanden.

Stk. 4. Formanden og næstformand for bestyrelsen må ikke udføre hverv for selskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesformand og næstformand, bortset fra enkeltstående opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre for bestyrelsen.

Stk. 5. Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den ejer, som har udpeget den pågældende.

§ 7. Den daglige ledelse varetages af en direktion, der ansættes af bestyrelsen efter forudgående orientering af selskabets ejere.

§ 8. Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland fastsætter i fællesskab en vedtægt for Aarhus Letbane I/S.

Stk. 2. Aarhus Letbane I/S skal på begæring stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland.

§ 9. Årsregnskabslovens regler, herunder bestemmelserne der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Aarhus Letbane I/S med de ændringer, der følger af denne lov.

Stk. 2. Aarhus Letbane I/S' regnskaber revideres af en revisor, der er udpeget af ejerne i fællesskab.

§ 10. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets ombudsmand gælder for Aarhus Letbane I/S.

Kapitel 3

Opløsning af Aarhus Letbane I/S, oprettelse af et drifts- og infrastrukturselskab og Odderbanen

§ 11. Aarhus Letbane I/S opløses, når anlægget af letbanen i Aarhus, jf. § 3, er færdigt og selskabets bestyrelse træffer beslutning om, at anlægget kan overdrages til drifts- og infrastrukturselskabet, jf. stk. 3.

Stk. 2. Aarhus Kommune og Region Midtjylland kan oprette et drifts- og infrastrukturselskab, der får ansvaret for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, jf. dog stk. 4. Drifts- og infrastrukturselskabet etableres som et interessentskab og selskabet kan oprette datterselskaber.

Stk. 3. Ved opløsningen af Aarhus Letbane I/S overtager det drifts- og infrastrukturselskab eller et helejet datterselskab heraf, jf. stk. 2, samtlige aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og pligter i Aarhus Letbane I/S.

Stk. 4. Vedligehold af den del af Aarhus Letbane, der er identisk med Grenaabanen påhviler dog Banedanmark.

Stk. 5. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets ombudsmand gælder for drifts- og infrastrukturselskabet samt for dets datterselskaber.

§ 12. Transportministeren kan indgå aftaler med Region Midtjylland og Midttrafik om Odderbanens overgang til letbane.

Stk. 2. Såfremt regelmæssig passagerdrift ophører på letbanestrækningen mellem Aarhus H og Odder har staten ret til vederlagsfrit at overtage letbaneinfrastrukturen med tilhørende signalanlæg m.v.

Stk. 3. Statens ret til overtagelse af letbaneinfrastruktur efter stk. 2 har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

§ 13. Trafikstyrelsen godkender de banetekniske anlæg herunder letbanekørsel på Grenaabanen og Odderbanen, samt de til anlægget hørende driftsregler og uddannelseskraav til sikkerhedscertificeret personale.

Kapitel 4

Byggelinjer, forbud og ekspropriation

§ 14 Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre det i § 3 nævnte anlæg. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år. Aarhus Letbane I/S afholder alle omkostninger i forbindelse med pålæg om byggelinjer og offentliggørelsen heraf efter § 16.

Stk. 2. På ejendomme, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra transportministeren opføres ny bebyggelse, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse af nedbrændt eller nedrevet bebyggelse, ligesom der ikke må foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse. På sådanne ejendomme må der heller ikke indrettes andre anlæg af blivende art.

§ 15. Transportministeren kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af det i § 3 nævnte anlæg, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 14, stk. 2. Et sådant forbud kan kun nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Stk. 2. Kommunen skal indberette til transportministeren, inden der meddeles tilladelse til byggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis transportministeren ikke inden for 2 måneder efter at have modtaget sådan indberetning nedlægger forbud i henhold til stk. 1, kan byggetilladelse meddeles.

§ 16. Transportministeren skal i stedlige nyhedsmedier offentliggøre byggelinjepålæg efter § 14. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Klage over pålæg af byggelinjer skal ske senest fire uger efter, at meddelelsen er kommet frem til den pågældende.

Stk. 3. Når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i klagesagerne, skal byggelinjepålægget tinglyses med angivelse af hjemmel.

Stk. 4. Klage over en afgørelse om byggelinjepålæg fritager ikke klageren for at efterkomme pålægget. Klagemyndigheden kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

Stk. 5. Byggelinjepålæg skal fra offentliggørelsen respekteres af ejendommens ejere og brugere og af panthavere og andre indehavere af rettigheder over ejendommene, uanset hvornår rettighederne er erhvervet.

Stk. 6. Forinden byggearbejder iværksættes på en ejendom, hvorpå der er pålagt byggelinjer i henhold til § 14, skal bygherren indhente oplysning hos

transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

§ 17. Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 14, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at transportministeren overtager arealet på Aarhus Letbane I/S' vegne mod erstatning. Aarhus Letbane I/S afholder alle omkostninger hertil.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 14 kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren for Aarhus Letbane I/S overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå arealet før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Stk. 3. Udgør arealet kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller således beskaffen, at den ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom og udnyttes på rimelig måde eller hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

Stk. 4. Afslår transportministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de i §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder bestemmelserne i §§ 59-62 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Afgørelser, der kan påklages efter stk. 4, kan ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden for 6 måneder efter, at afgørelsen er kommet frem til klageren.

§ 18. Transportministeren kan for Aarhus Letbane I/S efter anmodning fra ejeren, i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægget nævnt i § 3, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Aarhus Letbane I/S afholder alle omkostninger hertil.

Stk. 2. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 19. Transportministeren bemyndiges til for Aarhus Letbane I/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget nævnt i § 3.

Stk. 2. Transportministeren bemyndiges til for Aarhus Letbane I/S ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs letbaneanlægget, jf. § 3, servitut



om eldrift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendig til sikring af det i denne lov omhandlede anlæg.

Stk. 3. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 4. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Aarhus Letbane I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Kapitel 5

Delegation, fastsættelse af regler for klage og ikrafttræden mv.

§ 20. Transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen eller andre statslige styrelser til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige Aarhus Letbane I/S til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

Stk. 3. Aarhus Letbane I/S kan overlade sine beføjelser i nærmere bestemt omfang til Midtjyske Jernbaner, DSB eller Banedanmark i forbindelse med udførelse af anlægsarbejde på stationer samt på Odderbanen og Grenaaanbanen.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes efter denne lov, herunder om klagefrister eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til transportministeren.

§ 21. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 22. I lov om trafikkselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, foretages følgende ændring:

1. I § 5, indsættes som stk. 6:

”*Stk. 6.* I Region Midtjylland kan trafikkselskabet efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet, jf. § 11, stk. 2, i lov om Aarhus Letbane, varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.”

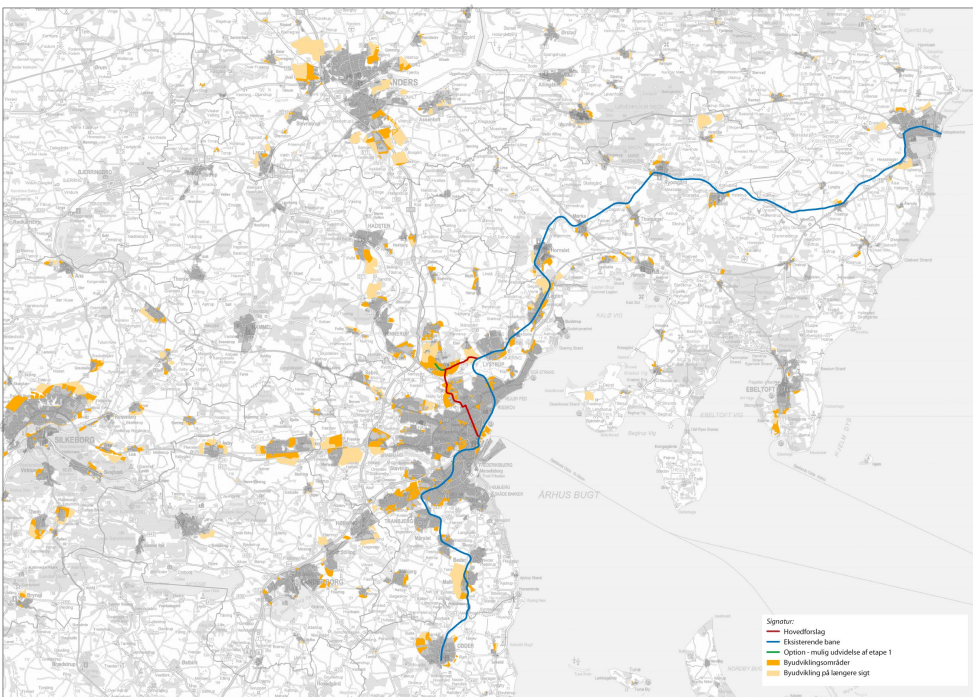
§ 23. I lov om regioner, jf. lovbekendtgørelse nr. 1401 af 1. november 2010, foretages følgende ændring:

1. I § 5, stk. 1, nr. 5, indsættes som litra d:

” d) efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland (drifts- og infrastrukturselskabet) kan varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.”

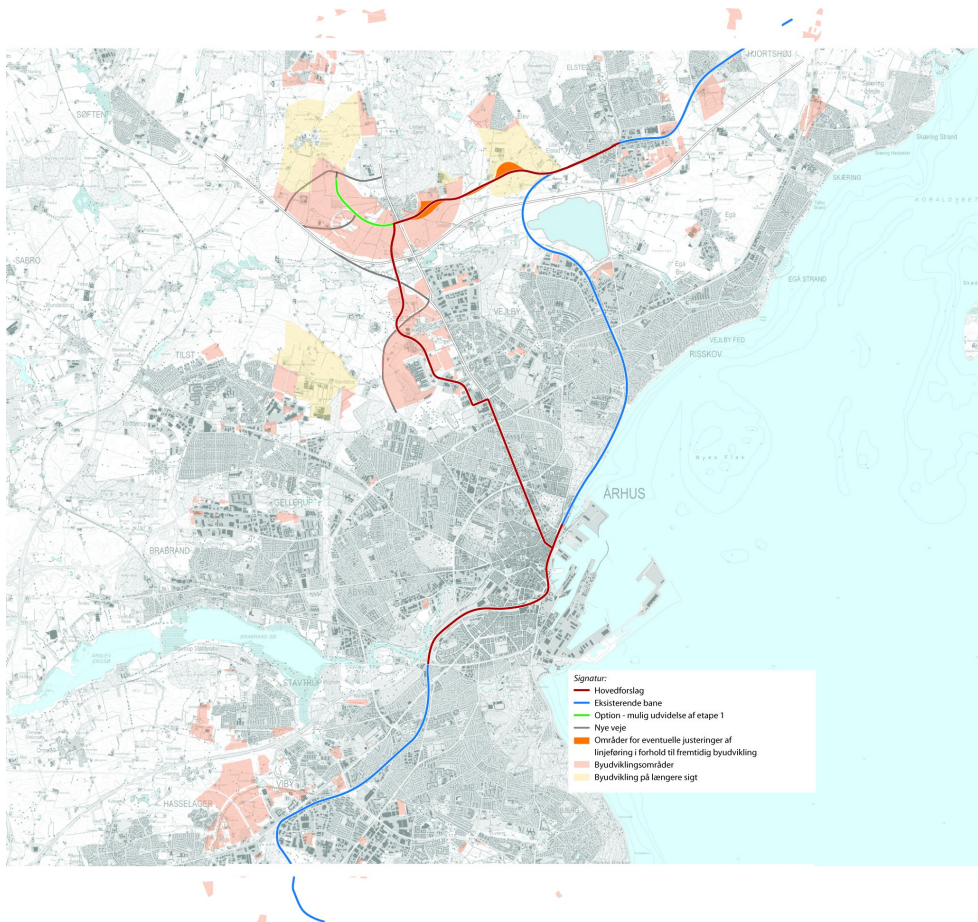
Bilag 1

Letbanens samlede strækning



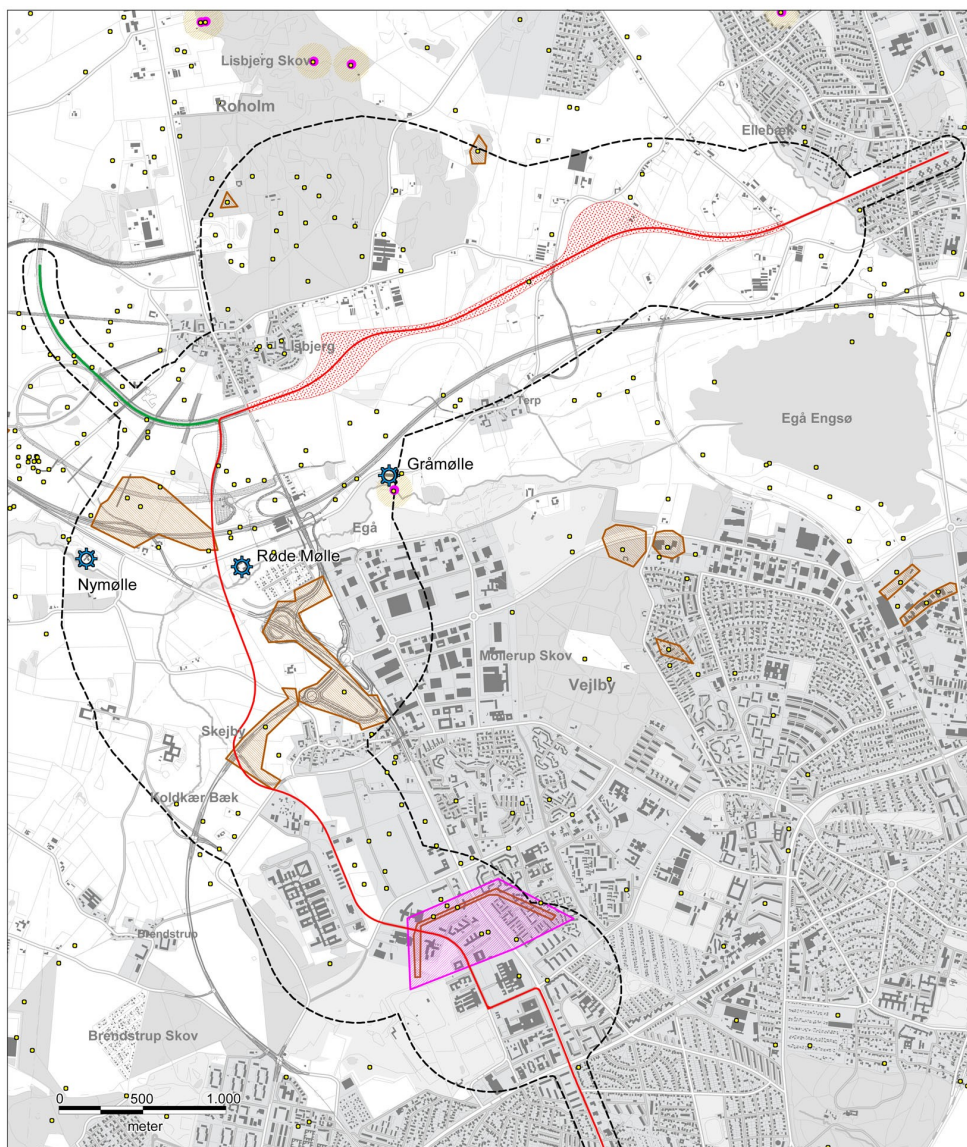
Bilag 2.

Den nye letbanestrækning



Bilag 3

Naturlokaliteter



Copyright: Kort & Matrikelstyrelsen, Arealinfo.dk, Fortidsmindedata copyright: Kulturstyrelsen.

SIGNATURFORKLARING

- | | | | |
|--|-------------------------------------|--|----------------------------------|
| | Fredede fortidsminder | | Kulturarvsarealer |
| | Fortidsminde beskyttelseslinje | | Kulturhistorisk stedfæstet areal |
| | Arkæologiske fund | | Vandmølle |
| | Hovedforslag | | |
| | Hovedforslag, bufferzone | | |
| | Option - mulig udvidelse af etape 1 | | |
| | Undersøgelseskorridor | | |

Letbanens etape 1 i Århus-området - VVM

Fund og fortidsminder

Bilag 4

Kulturhistoriske forhold



Copyright : Kort & Matrikelsystemet, Aarhus Kommune.

SIGNATURFORKLARING

- | | | | | | |
|--|-------------------------------------|--|-----------|--|----|
| | Eng | | Overdrev | | Se |
| | Mose | | Strandeng | | |
| | Beskyttede vandløb | | | | |
| | Hovedforslag | | | | |
| | Hovedforslag, bufferzone | | | | |
| | Option - mulig udvidelse af etape 1 | | | | |
| | Undersøgelseskorridor | | | | |

Letbanens etape 1 i Århus-området - VVM

Beskyttede naturtyper

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Hovedindhold
2. Baggrund
 - 2.1 Politisk aftale af 26. november 2010 om Bedre mobilitet
 - 2.2. Politisk aftale af 31. oktober 2011 mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten om oprettelse af fælles anlægsselskab i forbindelse med anlæg af letbane i Århus
3. Lovforslagets indhold
 - 3.1. Aarhus Letbane
 - 3.2 Aarhus Letbane I/S
 - 3.3 Drifts- og infrastrukturselskabet
4. Anlæggets udformning og linjeføring
 - 4.1 Odder til Aarhus H
 - 4.2 Banegraven og Aarhus H
 - 4.3 Aarhus H - Nørreport
 - 4.4 Nørreport - Lystrup
 - 4.5 Aarhus H til Grenaa.
5. Kommunal og regional mulighed for låntagning
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
8. Ligestillingsmæssige konsekvenser
9. Administrative konsekvenser for borgerne
10. Miljømæssige konsekvenser
 - 10.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
 - 10.1.1. Trafikale forhold
 - 10.1.2. Støj og vibrationer
 - 10.1.3. Naturforhold
 - 10.1.4. Kulturhistoriske forhold
 - 10.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen
 - 10.2.1. Trafikale forhold
 - 10.2.2. Støj og vibrationer
 - 10.2.3. Naturforhold
 - 10.2.4. Kulturhistoriske forhold
 - 10.2.5. Kolonihaver
11. Forholdet til EU-retten
12. Høring
13. Sammenfattende skema

1. Hovedpunkter i lovforslaget

Lovforslaget indebærer, at der kan oprettes et interessentskab, Aarhus Letbane I/S af Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland som får til opgave at stå for anlæg af Aarhus Letbane fra Grenaa til Odder.

Aarhus Letbane består af anlæggelse af en ny dobbeltsporet letbane fra Aarhus H via de bynære havnearealer op ad Nørreport og via Skejby og Lisbjerg til Lystrup, samt omdannelse af Odderbanen og Grenaabanen til letbane.

Lovforslaget indebærer endvidere, at Aarhus Kommune og Region Midtjylland kan oprette et drifts- og infrastrukturselskab til at være ansvarlig for samtlige driftsopgaver relateret til letbanen, bortset fra vedligeholdelse af Grenaabanen.

Når anlægget af letbanen er færdigt opløses Aarhus Letbane I/S og letbanen overdrages vederlagsfrit til det drifts- og infrastrukturselskab, som Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter.

Fra lokal side er der visioner om på sigt at udvide letbanen til de tilstødende kommuner, men det er ikke reguleret i loven. Ved eventuelle fremtidige etaper af letbanen er det forventningen, at der - som det er tilfældet ved etape 1 - oprettes et særligt anlægsselskab med deltagelse af de relevante parter. Oprettelse af anlægsselskaber og overdragelse af nyanlæg vil skulle reguleres særskilt i specifik ny lovgivning.

2. Baggrund for lovforslaget

Der er etableret et letbanesamarbejde, som består af en række østjyske kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik. Transportministeriet har været repræsenteret i en styregruppe, efter at det i forbindelse med Aftale om trafik for 2007 blev besluttet, at staten afsatte 7 mio. kr. til en VVM- undersøgelse. Siden blev der indgået Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 hvor det blev besluttet forlods at reservere 500 mio. kr. til etape 1 af en letbaneløsning i Aarhus. Derefter blev der indgået Politisk aftale af 26. november 2010 om Bedre mobilitet, jf. afsnit 2.1 nedenfor. Ved aktstykke nr. 106, af 12. april 2011, gav Finansudvalget dets tilslutning til, at staten som led i etablering af en letbane i Aarhus medfinansierer op til 25 mio. kr. af letbanesekretariatets arbejde forud for etablering af et anlægsselskab med statslig deltagelse. Dette udlæg fra statens side og udlæg de to lokale parter har i forbindelse med opgaver i perioden frem til stiftelse af anlægsselskabet indgår som en del af de samlede anlægsgudgifter til letbanen og indgår således som en del af de respektive parters indskud i letbanen.

2.1. Politisk aftale af 26. november 2010 om Bedre mobilitet



Af aftale af 26. november 2010 om Bedre Mobilitet mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance, fremgår følgende:

”Fremme af kollektive trafikløsninger i Aarhus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet

Parterne afsatte med Aftale om en grøn transportpolitik (aftale af 29. januar 2009) 2 mia. kr. i en pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Aarhus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet, heraf blev 500 mio. kr. forlods reserveret til etape 1 af en letbaneløsning i Aarhus.

Den gennemførte VVM-undersøgelse af etape 1 i Aarhus viser et samlet anlægsbudget, inkl. reserver, på 1,4 mia. kr.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte yderligere 200 mio. kr. fra puljen til fremme af kollektive trafikløsninger i Aarhus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet til letbanen i Aarhus.

Parterne er endvidere enige om, at staten indgår som mindretalsejer i et anlægsselskab sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland. For at få en velfungerende letbaneløsning overdrager staten Grenaabanen til et kommende drifts- og infrastrukturselskab eller parterne bag. Det er hensigten, at staten ikke deltager i et driftsselskab af letbanen i Aarhus.

Parterne er samtidig enige om at tilføre yderligere 200 mio. kr. til puljen til fremme af kollektive trafikløsninger i Aarhus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet, når der er skaffet finansieringsmæssigt grundlag herfor i Infrastruktur fonden, således at der vil være 1,5 mia. kr. til en højklasset kollektiv trafikløsning i Ring 3-korridoren.”

Det skal bemærkes, at de lokale parter (Aarhus Kommune og Region Midtjylland) og Transportministeriet efterfølgende har aftalt, at for så vidt angår Grenaabanen er den mest hensigtsmæssige løsning i stedet, at Grenaabanen forbliver i statslig regi, jf. nedenstående aftale mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Transportministeriet.

2.2. Politisk aftale af 31. oktober 2011 mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten om oprettelse af fælles anlægsselskab i forbindelse med anlæg af letbane i Aarhus.

”Politisk aftale om 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 Grenaabanen 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 arealerhvertelser, 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 vedører

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 kompensation 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.”

3. Lovforslagets indhold

Lovforslaget er en kombineret anlægslov og selskabslov. Lovforslaget giver hjemmel til at anlægge Aarhus Letbane, herunder foretage de nødvendige ekspropriationer til anlægget og desuden foretage andre nødvendige retslige skridt at sikre anlægget, fx nedlægge byggelinjer og forbud.

Aarhus Letbane skal anlægges af det interessentskab (Aarhus Letbane I/S) som der i henhold til lovforslaget foreslås oprettet. Selskabet består af tre interessenter: Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland.

3.1. Aarhus Letbane

Grundtanken bag letbanens etape 1 er at tage afsæt i Aarhusområdet to nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaa-banen, og sammenbinde disse to baner med en ca. 12 km lang ny letbanestrækning fra Aarhus H til Lystrup nord for Aarhus.

Letbanens etape 1 omfatter anlæggelse af en ny dobbeltsporet letbane fra Aarhus H via de bynære havnearealer (herunder til Østbanetorvet), Skejby og fra Lisbjerg til Lystrup. Anlægget omfatter endvidere omlægning af Odderbanens spor på baneterrænet vest for Aarhus H, etablering af et nyt depot/værksted på baneterrænet ved Aarhus H, ombygning af Aarhus H. På strækningen fra Aarhus H til Grenaa skal der ske ombygninger ved enkelte stationer for at sikre optimale adgangsforhold til og fra togene.

Der er foreløbigt planlagt 17 standsningssteder på strækningen mellem Aarhus H og Lystrup station.

Se i øvrigt afsnit 4 for en nærmere beskrivelse af anlægget.

Aarhus Letbane er den første letbane i Danmark. Letbanen er omfattet af lov om jernbane på samme måde som metroen, jf. § 2, stk. 2, i lov om jernbane. Dette betyder, at langt de fleste bestemmelser i jernbaneloven også gælder for letbanen, fx er retten til at drive jernbanevirksomhed på letbane også betinget af, at Trafikstyrelsen har udstedt henholdsvis tilladelse og sikkerhedscertifikat samt sikkerhedsgodkendelse. Det er Trafikstyrelsen, der skal godkende de banetekniske anlæg, herunder tilslutningsanlæg til henholdsvis Grenaa-banen og Odderbanen, inden disse må tages i brug. Der findes ikke et dansk normsæt for letbaner, da Aarhus Letbane som nævnt er den første af sin slags i Danmark. Der skal derfor udvikles et normsæt, og udgangspunktet vil blive taget i de udenlandske regler, der findes på området. Godkendelsesprocessen vil skulle aftales nærmere mellem Aarhus Letbane I/S og Trafikstyrelsen. Aarhus Letbane I/S vil hurtigst muligt efter selskabets dannelse skulle udpege en sikkerhedsansvarlig, der får til opgave at sørge for at projektet gennemføres sikkert.

3.2. Aarhus Letbane I/S

Det foreslås, at der oprettes et anlægsselskab, Aarhus Letbane I/S. Interessentskabet oprettes af Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland med følgende ejerandele: Aarhus Kommune 47,2 pct, transportministeren 47,0 pct. og Region Midtjylland 5,8 pct. Ejerandelene er beregnet ud fra parternes samlede bidrag til projektet.

Det foreslås, at selskabet skal ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer, hvor Aarhus Kommune udpeger 2 medlemmer, transportministeren, Region Midtjylland og Midttrafik hvert 1 medlem. Parterne er enige om, at det bør være en professionel bestyrelse, dvs. de personer, som udpeges til bestyrelsen skal have relevant erhvervs erfaring, herunder erfaring med indgåelse af kontrakter og kontraktopfølgning.

Aarhus Letbane I/S bliver ansvarlig for anlæg af Aarhus Letbane, dvs. selskabet skal bl.a. stå for at udarbejde udbudsmaterialet for letbanen, herunder sørge for at udbudsmaterialet udformes således, at eventuelle tilkøb, som de enkelte interessenter ønsker, anføres med en selvstændig prisangivelse i tilbuddet. Indkøb af letbanetog, værksted og depot og eventuel hel eller delvis elektrificering af henholdsvis Odder- og Grenaa-banen er ikke en integreret del af anlægsbudgettet, men tilkøb som Aarhus Kommune og Region Midtjylland kan tilvælge.

Det foreslås, at Aarhus Letbane I/S opløses, når anlægget af Aarhus Letbane er færdigt, dvs. når entreprenøren overlader anlægget til selskabet, og bestyrelsen beslutter, at anlægget kan overdrages til drifts- og infrastrukturselskabet. Herefter tager bestyrelsen de nødvendige skridt for opløsningen af selskabet kan effektueres. De aktiver og passiver, rettigheder og pligter som på tidspunktet for selskabets opløsning er i Aarhus Letbane I/S overføres til drifts- og infrastrukturselskabet, jf. nedenfor. Det medfører, at staten vederlagsfrit overdrager sin andel af Aarhus Letbane til de lokale parter, Aarhus Kommune og Region Midtjylland, samtidig med fritages staten for alle forpligtelser, som måtte påhvile anlægsselskabet.

3.3. Drifts- og infrastrukturselskabet

Det foreslås, at Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter et drifts- og infrastrukturselskab, som skal have driftsansvaret for den samlede letbane fra Odder til Grenaa. Desuden skal drifts- og infrastrukturselskabet have ansvaret for infrastrukturen på den nyanlagte letbanestrækning fra Aarhus til Lystrup samt på Odderbanen. Ansvar for infrastrukturen på Grenaa-banen forbliver hos Banedanmark. I den forbindelse vil der skulle udarbejdes en aftale mellem drifts- og infrastrukturselskabet og Banedanmark ud fra de krav og forskrifter til vedligeholdelsesstanden på letbanen, som er godkendt af Trafikstyrelsen.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland aftaler selv den indbyrdes ejerfordeling i drifts- og infrastrukturselskabet. Selskabet kan oprette datterselskaber.

4. Anlæggets udformning og linjeføring

Letbanens udformning tager udgangspunkt i Tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2009, jf. også afsnit 10 om de miljømæssige konsekvenser. Letbanens etape 1

omfatter tilpasning af de eksisterende strækninger fra Aarhus H til Odder og fra Aarhus H til Grenaa til letbanedrift samt etablering af en ny dobbeltsporet letbanestrækning fra Aarhus H til Lystrup nord for Aarhus.

Letbanens nye dobbeltsporede strækning forløber fra sporgruppe 500 ved Århus H og forløber stort set som Grenaabanens nuværende tracé frem til Nørreport. Fra Nørreport deler tracéet sig, således at en gren føres op ad Nørreport, og én gren fortsætter i Grenaabanens tracé. Den nye letbanestrækning fortsætter af Nørrebrogade og Randersvej forbi Aarhus universitet, via Skejby Sygehus og videre i eget tracé til Lisbjerg. Fra Lisbjerg føres tracéet videre øst gennem byudviklingsområdet ved Elev og kobles på Grenaabanen i Lystrup. De steder, hvor letbanen elektrificeres, forventes køreledninger ophængt i master - sideplacerede master langs enkeltsporede delstrækninger henholdsvis centermaster mellem sporerne, tværfelter og sideplacerede master på dobbeltsporede delstrækninger.

4.1 Odder til Aarhus H

På den nuværende strækning fra Odder til Aarhus H skal der ske ombygninger ved stationerne for at sikre optimale adgangsforhold til og fra togene. Sporerne skal hæves op til 30 cm på udvalgte stationer og der skal ske små justeringer af tracéet for at optimere komforten for passagerer. Endvidere skal der etableres ekstra krydsningsspor.

4.2 Banegraven og Aarhus H

På baneterrænet ved Aarhus H skal letbanen føres fra Odderbanen i den sydligste del af baneterrænet til de nordligste spor ved at krydse størstedelen af det eksisterende sporanlæg. Af hensyn til sikkerheden skal krydsningen ske i form af broer og tunneler, så der bliver en total adskillelse mellem den almindelige togdrift og letbanedriften. Samtidig skal der ske mindre omlægninger af jernbanesporene. Krydsning af eksisterende spor kan i et vist omfang ske via eksisterende tunneler, men ved sporgruppe 400 lige vest for Ringgadebroen skal der anlægges en bro til krydsning af sporerne. Der etableres depot og værksted for letbanetogene ved Aarhus H. Depot og værksted placeres i den nordlige side af baneterrænet vest for Ringgadebroen. På selve hovedbanegården etableres standsningssted i spor 1 og et nyt spor 0 mellem banegårdsbygningen og de eksisterende perroner. Det er nødvendigt at inddrage parkeringspladser m.v. ved banegraven. Adgang til letbaneperron mellem spor 0 og 1 etableres fra Banegårdshallen og Bruuns Bro.

4.3 Aarhus H - Nørreport

Strækningen Aarhus H - Nørreport forløber stort set i Grenaabanens trace fra Aarhus H forbi Spanien, Mindet og langs havnen til krydset Kystvejen-Sibirien-Nørreport, hvor letbanen deler sig, således at letbanen føres op ad Nørreport,

og Grenaabanen fortsætter langs Kystvejen. Letbanen elektrificeres på strækningen med køreledninger ophængt i master. På strækningen Aarhus H til Østbanetorvet udformes letbanen, således at der er mulighed for kørsel med godstog i det østlige letbanespor af hensyn til en eventuel fremtidig godstogsbetjening af Djursland. Forbindelsen fra krydset Kystvejen - Nørreport og videre langs havnen udvides således, at strækningen frem til Østbanetorvet bliver dobbeltsporet.

4.4 Nørreport - Lystrup

På strækningen fra Nørreport til Nehrus Allé anlægges letbanen som midterlagte spor i vejen. Det er forudsat, at sporarealet på strækningen friholdes for al anden trafik end letbanetrafik., Der vil være to gennemgående kørespor for den øvrige trafik i hver retning svarende til situationen i dag. Busbanerne på Nørrebrogade og Randersvej vil blive nedlagt i forbindelse med anlæg af letbanen. Letbanen elektrificeres på strækningen med køreledninger ophængt i master eller i tværfelter.

På strækningen fra Nehrus Allé til krydset mellem Olof Palmes Allé og Brendstrupgårdsvej etableres letbanen ligeledes som midterlagte spor i vejen, dog med kun én vejbane på hver side. På denne strækning vil det være muligt at benytte sporarealet til udrykningskørsel. På hele strækningen fra Nehrus Allé til Lystrup forventes køreledninger ophængt i master.

Fra krydset mellem Olof Palmes Allé og Brendstrupgårdsvej forløber letbanen fortsat i særligt tracé. Linjeføringen forløber parallelt med Brendstrupgårdsvej mellem Skejby Sygehus og erhvervsområdet ved Hedeager og videre over Egådalen til Lisbjerg Bygade.

Letbanen krydser den eksisterende Herredsvej, Herredsvejs forlægning og Humlehusvej i signalregulerede kryds. Efter Humlehusvej krydser letbanen på en delvis dæmningsløsning / broløsning med 2 broer på henholdsvis ca. 370 m og ca. 70 m med en ca. 110 m lang dæmning imellem.

På Lisbjerg Bygade forløber letbanen i midten af den nye gade. Randersvej krydses i niveau i et nyt 4-grenet signalreguleret kryds, hvor letbanen udgør den østlige gren.

På strækningen mellem Lisbjerg og Lystrup er letbanens linjeføring optimeret, så den især tager hensyn til ønsket om en direkte og hurtig letbaneforbindelse, men også til ønsket om en central placering i byudviklingsområderne Lisbjerg Øst og Elev.

På den sidste del af strækningen mod Lystrup forløber letbanen sammen med den eksisterende Grenaabane.

Køreledninger ophænges i master.

4.5 Aarhus H til Grenaa.

På den sidste strækning mod Lystrup fra Lisbjerg forløber letbanen i Grenaabanens trace, som udvides til dobbeltspor ved etablering af et nyt spor nord for det eksisterende. Eksisterende sikringsanlæg i Lystrup og ved

Østbanetorvet ombygges og der suppleres med nødvendig skiltning. Langs strækningen fra Lystrup til Grenaa skal der på enkelte stationer ombygges perroner eller spor, for at forbedre ind- og udstigningsforholdene til letbanetogene. Der er yderligere lagt op til 1 ekstra krydsningsstation på strækningen.

5. Kommunal og regional mulighed for låntagning

I letbaneanlægsselskabet Aarhus Letbane I/S indskyder Aarhus Kommune 500 mio. kr. og Region Midtjylland 78 mio. kr. Aarhus Kommune har tilkendegivet, at kommunen selv forventer at finansiere halvdelen af indskuddet. Økonomi- og Indenrigsministeriet er på den baggrund for det første indstillet på at give Aarhus Kommune og Region Midtjylland lånedispensation på henholdsvis 50 pct. og 80 pct. af disse startanlægsindskud, herunder til evt. yderligere låntagning til delvis finansiering af anlægsindskud som følge af fordyrelser ved uforudsete anlægsudgifter samt ønsker til tilkøb og udnyttelse af optioner på letbaneanlæg. En ansøgning fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland til Økonomi- og Indenrigsministeriet om lånedispensation til startanlægsindskud og anlægsindskud ved evt. fordyrelser, tilkøb og optioner er betinget af Aarhus Letbane I/S' godkendelse.

For det andet får Aarhus Kommune og Region Midtjylland fuld låneadgang til drifts- og infrastrukturselskabets investeringer i anskaffelse af rullende materiel til passagertrafik samt udgiften til investeringer i og vedligeholdelse af letbaneinfrastruktur, herunder til evt. yderligere elektrificering af Odder- og Grenaa-banen, trafikbetjening af hele letbanestrækningen fra Odder til Grenaa, trafikstyring, stationsanlæg på letbanearealer og værksteder m.v. Aarhus Kommune og Region Midtjylland kan hæfte for lån optaget af drifts- og infrastrukturselskabet, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland hæfter for drifts- og infrastrukturselskabets gæld i forhold til deres indbyrdes ejerandele i selskabet.

For det tredje kan de kommuner, som letbanen løber igennem, søge Økonomi- og Indenrigsministeriet om lånedispensation til fuld finansiering af ekstra standsningssteder samt til anlægsudgifter til erstatningsanlæg for niveauoverkørsler og til forbedrede adgangs- og parkeringsforhold ved en station/standsingssted. Disse kommuner kan efter ansøgning også hæfte for drifts- og infrastrukturselskabets låntagning til finansiering af berørte kommuners anlæg i tilknytning til letbanen på kommunale arealer. En evt. ansøgning fra en af de berørte kommuner til Økonomi- og Indenrigsministeriet om lånedispensation er dog betinget af drifts- og infrastrukturselskabets godkendelse.

Med hjemmel i den kommunale styrelseslov § 58 samt i lov om regioner og nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab §§ 26 og 27 er økonomi- og indenrigs-



ministeren bemyndiget til at fastsætte regler om kommunernes og regionernes låntagning.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er i den forbindelse som foran beskrevet således indstillet på at give Region Midtjylland, Aarhus Kommune og evt. berørte kommuner lånedispensation efter de gældende maksimale løbetidsregler i den kommunale og regionale lånebekendtgørelse både når det gælder lån til finansiering af anlægsudgifter i letbaneanlægsselskabet (Aarhus Letbane I/S), driftsudgifter i drifts- og infrastrukturselskabet samt berørte kommuners udgifter til ekstra funktionaliteter på letbanen., jf. § 2, stk. 3.

Til låntagning vil der blive knyttet den betingelse, at Aarhus Letbane I/S samt drifts- og infrastrukturselskabet årligt indberetter til Økonomi- og Indenrigsministeriet om Region Midtjyllands, Aarhus Kommunes og evt. berørte kommuners individuelle og samlede låntagning til Aarhus Letbane.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner

Den samlede anlægssum for Aarhus Letbane er beregnet til i alt 1.178 mio. kr. (2009-priser. Beløbene opskrives med statens anlægsindeks).

Anlægsarbejdet omfatter:

1. Forberedelse af Grenaa-banen og Odder-banen til letbanedrift herunder perronombygninger, signal, krydsningsspor, i alt 56 mio. kr.
2. Ombygning af Aarhus H. - herunder indføring til Aarhus H. og samtlige spor- og perronombygninger, forberedelse af sikringsanlæg, i alt 180 mio. kr.
3. Nyt dobbeltsporet letbane tracé fra Aarhus H. til Lystrup - herunder samtlige arealerhvervelser, ledningsomlægninger, etablering af nye stationer, el, styring og overvågning, i alt 846 mio. kr.
4. Etablering af fjernstyrings-, overvågnings og info-system for hele letbanen, i alt 62 mio. kr.
5. Bygherreorganisation 34 mio.

De tre parter indskyder følgende beløb i Aarhus Letbane I/S:

- Aarhus Kommune indskyder 500 mio. kr.
- transportministeren 600 mio. kr.
- Region Midtjylland 78 mio. kr.

Ejerandelene er beregnet ud fra parternes samlede kontante bidrag til projektet, dvs. udover de beløb, som er nævnt ovenfor medregnes de allerede afholdte udgifter til forbedrede busbaner, hvoraf Aarhus Kommune har afholdt 135 mio. kr. og staten 32 mio. kr.

Parterne hæfter for uforudsete udgifter i forhold til det fastlagte anlægsbudget i forhold til deres respektive ejerandele i selskabet, dvs. Aarhus Kommune hæfter for 47,2 pct., staten for 47,0 pct. og Region Midtjylland for 5,8 pct.

Staten har afsat 100 mio. kr. i en central reserve til eventuelle fordyrelser for så vidt angår statens ejerandel. Træk på denne reserve vil kun kunne ske efter forelæggelse af aktstykke herom for Folketingets Finansudvalg. Det står Aarhus Kommune og Region Midtjylland frit for, om de vil afsætte en central reserve til eventuelle fordyrelser i projektet.

Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Transportministeriet samt DSB og Banedanmark stiller de arealer, der skal anvendes til letbanens blivende anlæg vederlagsfrit til rådighed.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Projektet øger mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Anlægget af letbanen kan øge mobiliteten for persontrafikken til gavn for erhvervslivet. Lovforslaget medfører herudover ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

8 Ligestillingsmæssige konsekvenser

Undersøgelser af transportvaner viser, at kvinder i højere grad end mænd rejser med kollektiv trafik. Det er dog forventningen, at en letbane med forholdsvis mange tog pr. time vil kunne tiltrække nye passagerer af begge køn.

9. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

10. Miljømæssige konsekvenser

Tillæg nr. 1 til kommuneplan 2009 for Aarhus kommune med tilhørende VVM-redegørelse og miljørapport indgår som planlægningsmæssige forudsætninger for anlæg af Letbanens etape 1. Med tillægget har Aarhus Byråd vedtaget en retningslinje for anlæg af letbanens etape 1. Retningslinjen omhandler en beskrivelse af projektet og nogle forudsætninger - herunder miljømæssige - der skal opfyldes.

I overensstemmelse med kravene til VVM-redegørelse og miljørapport er miljømæssige konsekvenser og påvirkninger af omgivelserne beskrevet og vurderet med hensyn til en række forhold.

De væsentligste miljømæssige forhold er beskrevet nedenfor i afsnit 10.1 for driftsfasen og i afsnit 10.2 for anlægsfasen.

10.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

10.1.1. Trafikale forhold

Der er foretaget beregninger af letbanens trafikale virkninger ved brug af trafikmodellen for Aarhus. Heraf fremgår, at der kan forventes et øget antal rejsende med den samlede kollektive trafik. I letbanens nærområde, i en afstand på op til 1 km, forventes en stigning i antallet af rejser med kollektiv trafik med i gennemsnit 15 % for hele letbanestrækningen fra Odder til Grenaa svarende til 16.000 ture i åbningsåret. I samme område falder antallet af bilture pr. døgn med knap 4.000. Letbanen har desuden, i kraft af sin kapacitet og muligheden for at øge denne, et betydeligt potentiale. Letbanen kan således både løfte en større andel af en fremtidig trafikvækst og give mulighed for overflytning af ture til de kollektive trafiktilbud.

Beregningerne viser, at letbanen kun bevirker en beskedent ændring af trafikbelastningen. De mest betydende ændringer forventes i området ved Olof Palmes Allé og Nehrus Allé, hvor letbanen begrænser kapaciteten for biltrafikken, og blandt andet ved Trøjborgvej og Knudrisgade, hvor det bliver behov for at ændre adgangsforholdene.

I forhold til en fremtidig situation uden letbanen forventes generelt, at letbanen hverken forbedrer eller forværrer kapacitetsforholdene og trafikafviklingen for biltrafikken.

Europæiske erfaringer indikerer, at etablering af et letbanesystem vil medføre en reduktion i antallet af trafikuheld. Der må dog forventes en tilvænningsperiode til det nye transportsystem, hvor der kan være risiko for et øget antal uheld.

10.1.2. Støj og vibrationer

Støjbelastningen fra letbanen mellem Aarhus H og Lystrup vil ligge væsentligt under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj. Der skønnes ikke at blive behov for støjafskærmning af letbanen. I byen vil letbanen desuden betyde en reduktion af støjen fra busser. Langs Grenaabanen og Odderbanen vil der ved indsættelse af letbanetog ske et væsentligt fald i støjbelastningen, idet letbanetogene støjer væsentligt mindre end de eksisterende dieseltog. Letbanen vil give anledning til en mindre omfordeling af biltrafikken. De stigninger og fald i trafikmængderne det giver anledning til forventes ikke at give nogen registrerbar ændring af støjen fra trafikken.

Der forventes ikke problemer med vibrationer i forbindelse med drift af letbanen.

10.1.3. Naturforhold

Den sydlige del af letbanetracéet mellem Åhavevej og Skejby er præget af bymæssig bebyggelse og rummer kun spredte naturområder. Området fra Skejby over Lisbjerg til Lystrup er i dag præget af landbrugsjord under udvikling med infrastruktur og bebyggelse. Dette område rummer en række naturområder, herunder beskyttede naturlokaliteter. De største naturområder, Egå Engsø mellem Vejlby og Lystrup samt Lisbjerg Skov nord for Lisbjerg, berøres ikke af letbanen.

Nogle biologiske spredningskorridorer, beskyttede naturområder og bilag IV-arter berøres af letbanen.

Biologiske spredningskorridorer

Letbanen krydser fire betydende biologiske spredningskorridorer, der forløber langs henholdsvis Egå, Lisbjerg Bæk, Bueris Bæk og Ellebæk. Nord for Djursland-motorvejen krydses desuden et nordligt tilløb til Egå, som også kan have spredningsmæssig betydning. Der vil blive etableret faunapassager for vandløbene, således at den økologiske barriereeffekt af letbanen bliver mindst mulig. Dalbroen over Egå vil i sig selv fungere som en effektiv faunapassage.

Beskyttet natur

En række naturområder er udpeget som beskyttet natur i henhold til Naturbeskyttelseslovens § 3. To sådanne naturområder berøres direkte. Det drejer sig om et overdrev ved Koldkær Bæk og en eng, der ligger umiddelbart nord for Djurslandmotorvejen.

Letbanen tangerer det beskyttede overdrev ved Koldkær Bæk. Der er tale om et ikke særligt veludviklet overdrev og et begrænset påvirket areal på omkring 100 m². Påvirkningen vurderes at være mindre væsentlig.

Den beskyttede eng nord for Djurslandmotorvejen krydses på en dæmning i engens østlige del. Det afskårne areal udgør ca. 1/10 af engens areal, der samlet er ca. 5 ha. Letbanedæmningen vil udgøre en permanent barriere for spredning af planter og dyr i engområdet. Den samlede påvirkning vurderes dog at være forholdsvis begrænset, fordi der ikke er registreret sjældne eller beskyttede arter, og fordi arealinddragelsen sker i den ene ende af engområdet.

Der henvises til lovforslagets § 4, der giver mulighed for, at transportministeren kan varetage beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven

Ingen internationalt udpegede naturbeskyttelsesområder (Natura 2000-områder) berøres af Letbanens etape 1.

Bilag IV-arter

Inden for projektområdet forekommer oddere og flagermus, der er opført på EF-habitatdirektivets bilag IV.



Der lever oddere i Egå. Ådalen tjener både som levested og spredningskorridor for arten. Der tages i letbaneprojektet hensyn til odderens fortsatte gode levemuligheder i Egådalen ved etablering af en dalbro over Egådalen samt en faunapassage ved krydsningen af det nordlige tilløb til Egå.

Sydflagermus er observeret ved Egå og syd for Lisbjerg ved Kirkestien, og de er formentlig almindelige i hele området. Der er observeret andre arter, uden at disse er artsbestemte. Flagermus har behov for raste- og ynglepladser samt for ledelinjer i landskabet, så de kan orientere sig. Ved letbanens krydsning af ledelinjer, herunder især ved ledelinjerne ved Kirkestien og Lisbjerg Bæk vil fældning af høje træer blive begrænset til et minimum, og der vil blive genplantet træer, når anlægsarbejdet er slut. Det forventes, at letbanen vil udgøre en risiko for trafikdrab af flagermus.

Med de beskrevne afværgeforanstaltninger vurderes letbanens samlede permanente påvirkning af natur, dyre- og planteliv at være begrænset.

10.1.4. Kulturhistoriske forhold

Letbanen berører flere steder kulturmiljøer, jf. bilag 4. Der vil blive foretaget passende foranstaltninger i den anledning, jf. lovforslagets § 4, hvorefter der gives mulighed for at transportministeren kan varetage beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsværdige hensyn efter museumsloven i forhold til konkrete udformning af letbaneanlægget.

Ved Skt. Oluf Kirkegård berøres en 100 m beskyttelseszone. Letbanen vurderes ikke at påvirke oplevelsen af fortidsmindet.

Ved passage af Danmarks Radio og Journalisthøjskolen ved Olof Palmes Allé vil det være nødvendigt at inddrage arealer på op til 5 meter langs begge sider af vejen, hvorved hele allé-beplantningen må fældes. Der vil blive foretaget ny beplantning efter en samlet plan med henblik på at opretholde områdets sammenhængende grønne struktur.

Omkring Egå findes kulturspor efter vandmøller. Påvirkningen vurderes dog at være mindre væsentlig, blandt andet som følge af, at der holdes afstand til den gamle vandmølle Røde Mølle.

Letbanen krydser kirkeindsigtsområderne ved Skejby og Lisbjerg kirker, hvilket vil påvirke den visuelle oplevelse af de to kirker. Bl.a. vil kørestrømsmasterne forstyrre indsigten til kirkerne. Linjeføringen skal friholdes for beplantning i kirkeindsigtsområderne, så det åbne sammenhængende forløb og indsigten til kirkerne bevares.

Sporene efter landboreformens stjerneudskiftning er allerede i dag voldsomt påvirket af byudvikling, og der er i dag kun begrænsede spor tilbage. Letbanen vil krydse rester af stjerneudskiftningsmønstret i form af levende hegn ved Lisbjerg og ved Kirkestien syd for Lisbjerg. Mønstret vil ikke blive påvirket væsentligt af letbanen, idet mindst mulig beplantning vil blive fjernet ved etablering af banen. Byudviklingen ved Lisbjerg er i øvrigt udformet under hensyntagen til stjerneudstykningsplanen.

Linjeføringen krydser Kirkestien mellem Lisbjerg og Terp, hvilket nødvendiggør, at beplantning langs Kirkestien skal fældes i en bredde, der svarer til letbanen. Da Kirkestien bibeholdes, vurderes den kulturhistoriske fortællerværdi, der knytter sig til stien, dog ikke at blive væsentlig påvirket.

10.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

10.2.1. Trafikale forhold

Anlægsarbejdet vil berøre togdriften i banegraven og i de to tilslutningspunkter til Grenaabanen og vejtrafikken på de strækninger og i de vejkryds, der berøres af anlægsarbejdet.

Banetraffic

Ved arbejder i banegraven og på baneterrænet længere mod vest skal det sikres, at disse udføres på en sådan måde, at togdriften kan opretholdes uden væsentlige forstyrrelser i hele anlægsperioden. Togdriften til og fra Aarhus H kan opretholdes i anlægsfasen, men der kan i perioder blive tale om en hastighedsnedsættelse på togene.

Jernbanestrækningen (Grenaabanen) mellem Aarhus H og Østbanegården forventes lukket i ca. 3 måneder i forbindelse med anlægsarbejderne. I forbindelse med tilslutningen til Lystrup Station kan der forekomme tidspunkter, hvor driften på Grenaabanen påvirkes. Op til åbningen af letbanen forventes desuden hel eller delvis lukning af både Grenaabanen og Odderbanen i en periode på op til 3 måneder.

Vejtraffic

Langs havnen vil etablering af letbanen kunne ske uden væsentlig gene for vejtrafikken. Anlægsarbejderne for letbanen forventes koordineret med de øvrige omfattende anlægsarbejder for plads- og trafikarealerne, der skal ske i forbindelse med etableringen af Multimediehuset.

På strækninger, hvor letbanen etableres i vejen, tilstræbes det nuværende antal gennemgående kørebaner opretholdt.

I perioder af kortere varighed kan det komme på tale at reducere antallet af gennemgående kørespor.

10.2.2. Støj og vibrationer

Anvendelse af entreprenørmaskiner og transport af materialer til og fra byggepladser kan give anledning til støj i byggefasen.

Anvendelse af entreprenørmaskiner kan give anledning til støj, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Der kan derfor blive behov for afværgeforanstaltninger i form af afskærmning eller begrænsninger af aktivitetsniveauet. Naboer til anlægsområderne bør orienteres om særligt støjende aktiviteter, samt på hvilke tidspunkter disse vil foregå. Det må forventes, at det ved anlægsarbejder i de bynære områder kun i meget begrænset omfang vil være muligt at udføre støjende anlægsarbejder uden for dagperioden.

I landområderne er der sædvanligvis længere til boliger og anden støjfølsom arealanvendelse. Her forventes ingen overskridelser af de vejledende støjgrænser i anlægsfasen.

De anlægsaktiviteter, der primært kan give anledning til vibrationer under anlægsarbejdet, stammer fra afgravning samt udjævning og evt. komprimering af nyt underlagsmateriale. Det endelige valg af maskiner og arbejdsmetoder skal foretages med henblik på, at de gældende grænseværdier for vibrationsbelastningen overholdes. Såfremt anlægsarbejdets vibrationsniveau i de omkringliggende bygninger overstiger grænseværdierne for komfortvibrationer, stoppes arbejdet, og vibrationsniveauet søges nedbragt, før anlægsarbejdet genoptages. Der kan konkret blive behov for afværgeforanstaltninger eller begrænsninger i aktivitetsniveau og tidsrum. Naboer bør orienteres om aktiviteter, der kan frembringe vibrationer, samt hvilke tidspunkter, disse vil foregå.

10.2.3. Naturforhold

§ 3-beskyttede natur-områder

I anlægsfasen vil der opstå midlertidige barriereeffekter for dyr i form af maskinstøj og mennesker, der færdes i spredningskorridorerne.

Anlægsarbejderne vil berøre de to § 3-beskyttede naturområder ved henholdsvis Koldkær Bæk og nord for Djurslandmotorvejen. Desuden vil anlægsarbejderne ske meget tæt ved yderligere to § 3-beskyttede områder, nemlig engarealer med vandhul ved Egå samt et rigkær i forbindelse med Kirkestien syd for Lisbjerg. Anlægsarbejderne skal tilrettelægges og gennemføres på en sådan måde, at de to direkte berørte § 3-områder bliver påvirket mindst muligt, og således at § 3-områderne tæt ved letbanetracéet ikke påvirkes fysisk eller hydraulisk i anlægsfasen.

Bilag IV-arter

For at undgå forstyrrelser i odderens territorium skal det anlægsarbejde, der er mest kritisk i forhold til odderen – nærmest Egå - i videst muligt omfang begrænses til perioden 1. juli til 1. oktober. Derudover skal anlægsarbejderne tilrettelægges, så dyrene gradvis kan vænne sig til de midlertidige forstyrrelser.

Vandløbsnære arealer, hvor bevoksningen giver odderen skjulemuligheder, må ikke beskadiges.

Ledelinjer for flagermus findes langs Egå, Kirkestien, tilløbet til Lisbjerg Bæk, Lisbjerg Bæk og sandsynligvis også ved Ellebæk. For at reducere forstyrrelsen af flagermus i anlægsfasen vil der blive gennemført en række generelle afværgeforanstaltninger ved træfældning, placering af arbejdsveje og – arealer, natarbejde og sikkerhedsbelysning.

10.2.4. Kulturhistoriske forhold

Inden anlægsarbejdet igangsættes vil Moesgård Museum vurdere, om der skal gennemføres arkæologiske forundersøgelser og/eller detailundersøgelser. Findes der under anlægsarbejderne ukendte grave, gravpladser, bopladser, ruiner eller andre fortidsminder eller fund, vil arbejdet blive standset og anmeldt til Moesgaard Museum, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

10.2.5. Kolonihaver

Letbanens etablering vil betyde, at Haveforeningen af 10. Maj 1918, der ligger ved baneskråningen umiddelbart nord for Marselis Boulevard, må nedlægges permanent for at gøre plads til letbanen. Haveforeningen der består af 5 parceller, der ligger på Banedanmarks arealer, og er ikke omfattet af kolonihavelovens beskyttelse.

11. Forholdet til EU-retten

Letbaner er undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 459 af 28. april 2010 om interoperabilitet i jernbanesystemet. Samme undtagelse gør sig også gældende for lokomotivførerdirektivet, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere.

Hvis baneanlægget også anvendes til konventionel jernbanedrift, herunder godstransporter må det forventes, at anlægget bliver omfattet af interoperabilitetsdirektivet samt lokomotivførerdirektivet.

For så vidt angår jernbanesikkerhedsdirektivet, har Danmark valgt ikke at benytte muligheden for at undtage letbaner, jf. bekendtgørelse nr. 1293 af 23. november 2010 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet. Det betyder, at letbanen er omfattet af sikkerhedsdirektivet, og de retsakter, der udstedes i medfør af sikkerhedsdirektivet. Letbanen skal således have et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse.

Letbanetraffic er offentlig servicetraffic og er således omfattet af Europaparlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 (PSO-forordningen). PSO-forordningen foreskriver, at der forud for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening med fx metro og sporvogne (herunder letbanetog) skal være udbud. Forordningen indeholder et forbud mod overkompensation i forbindelse med disse kontrakter og beskriver nærmere, hvordan kompensationen skal udregnes for at undgå overkompensation.

12. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos Aarhus Kommune, Region Midtjylland, Odder Kommune, Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune, Dansk Erhverv, DI, LO, KL, Danmarks Naturfredningsforening, Trafikselskaberne i Danmark, DSB, Midttrafik, 3 F og Dansk Jernbaneforbund.

Høringssvarende vil blive fremsendt til Folketingets Transportudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

13. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Anlægsudgifterne anslås til 1.178 mio. kr. Staten betaler 600 mio. kr., Aarhus Kommune 500 mio. kr. og Region Midtjylland 78 mio. kr.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Letbanen muliggør en reduktion i antallet af bilture og dermed i	Konsekvenser i forhold til naturområder og levesteder for dyr er begrænsede, idet der i letbaneprojektet er indarbejdet nødvendige afværgeforanstaltninger.



	udledningen af CO ₂ .	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Letbaner er undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 459 af 28. april 2010 om interoperabilitet i jernbanesystemet. Samme undtagelse gør sig også gældende for lokomotivførerdirektivet, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere. En forudsætning herfor er, at baneanlægget ikke anvendes til konventionel jernbanedrift, herunder godstransporter.</p> <p>Letbanen er omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet. Letbanetraffic er omfattet af Europaparlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 (PSO-forordningen).</p>	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 skaber mulighed for, at Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland kan oprette et interessentskab ved navn Aarhus Letbane I/S.

Ejerandelene er fastlagt således, at Aarhus Kommune ejer 47,2 pct., transportministeren ejer 47,0 pct. og Region Midtjylland ejer 5,8 pct., jf. også aftalen mellem Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland, som er gengivet i de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.

Ejerandelene er fastlagt ud fra et samlet anlægsbudget på 1.345 mio. kr. i 2009-priser (priserne pris- og indeksreguleres med statens anlægsindeks), heraf 167 mio. kr. til forberedelse af busbaner i Aarhus. Forberedelse af busbanerne i Aarhus er finansieret af henholdsvis Aarhus Kommune med 135 mio. kr. og transportministeren med 32 mio. kr.

Ejerandelene er således beregnet ud fra parternes samlede bidrag til projektet, dvs. henholdsvis det kontante indskud i henhold til stk. 2 og finansieringen af de oven for nævnte busbaner. Sammenlagt bidrager parterne med følgende: Aarhus Kommune, 635 mio. kr., transportministeren, 632 mio. kr. og Region Midtjylland, 78 mio. kr.

Det foreslås i stk. 2, at ejerne ved selskabets stiftelse skal indskyde følgende beløb: Aarhus Kommune 500 mio. kr., transportministeren 600 mio. kr. og Region Midtjylland 78 mio. kr.

Derudover stiller parterne samt Banedanmark og DSB vederlagsfrit de arealer, der skal anvendes til letbanens blivende anlæg til rådighed for projektet.

Det foreslås i stk. 3, at Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland efter enstemmig beslutning kan ændre selskabets navn.

Det følger af stk. 4, at uforudsete udgifter betales af Aarhus Letbane I/S, dog ikke udgifter som er en følge af et eventuelt krav om en supplerende VVM-redegørelse og miljørapport, jf. stk. 6. Det følger endvidere, at den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Aarhus Kommune med 47,2 pct., staten med 47,0 pct. og Region Midtjylland med 5,8 pct. Staten har afsat 100 mio. kr. i en central reserve til eventuelle fordyrelser. Træk på denne statslige reserve, for så vidt angår statens ejerandel, kan kun ske efter, at selskabets bestyrelse har orienteret ejerne om en fordyrelse af projektet i forhold til anlægsbudgettet. Transportministeren vil i forbindelse med træk på den statslige reserve skulle indhente tilslutning fra Folketingets Finansudvalg ved forelæggelse af et aktstykke. Aarhus Kommune og Region Midtjylland vil for



deres ejerandele vedkommende skulle indhente tilslutning fra de kompetente politiske organer til en merbevilling til projektet.

I stk. 5 er det defineret, hvad der forstås ved uforudsete udgifter. Ved uforudsete udgifter forstås således udgifter, der ikke har været forudset i forbindelse med udformningen af anlægget, således som det er defineret i § 3, men som på et senere tidspunkt viser sig nødvendige af hensyn til gennemførelsen af anlægget af Aarhus Letbane. Uforudsete udgifter kan fx være egentlige fordyrelser som følge af prisstigninger, men fx også fordyrelser som følge af myndighedskrav, dog ikke udgifter, der skyldes krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport, jf. stk. 6.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse i stk. 6, at Aarhus Kommune er ansvarlig for den udarbejdede VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Aarhus-området - etape 1, udarbejdet februar 2010. Såfremt der senere i processen måtte opstå krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport, som ikke skyldes et fremsat ønske om tilkøb eller udnyttelse af option, og som medfører øgede udgifter for det samlede anlæg, fx pga. forsinkelser og deraf øgede udgifter til entreprenøren, betales alene af Aarhus Kommune. Aarhus Kommune er således ansvarlig for at den udarbejdede VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Aarhus-området er fyldestgørende, idet det i loven anførte projekt, jf. § 3 er identisk med hovedforslaget i VVM-redegørelsen.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.

Til § 2

Det foreslås i stk. 1, at tilkøb betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option. Bestemmelsen er således en modsætning til lovens § 1, stk., 3, hvorefter uforudsete udgifter betales af ejerne i forhold deres ejerandele. Tilkøb og optioner er ikke uforudsete udgifter, men udgifter, som ikke er en del af anlægget, jf. § 3, men tilføjelser/udvidelser af anlægget, som parterne kan vælge at tilkøbe, mod at de selv afholder såvel anlægs- som driftsudgiften.

I den foreslåede bestemmelse i stk. 2, anføres det, hvad der skal forstås som tilkøb og optioner, nemlig specifikke udformninger/ændringer af anlægget af Aarhus Letbane, således som anlægget er beskrevet i § 3. Som et eksempel på tilkøb kan nævnes, hvis Aarhus Kommune i plangrundlaget beslutter sig til at der skal være tunnel ved Aarhus H i stedet for en bro, jf. definitionen af anlægget i § 3. Et andet eksempel på et tilkøb er, at Aarhus Kommune kan vælge at etablere strækningen fra Lisbjerg til Lisbjerg Vest, jf. tillige bemærkningerne nedenfor til § 3.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 giver Odder Kommune, Syddjurs Kommune og Norddjurs Kommune hjemmel til at kunne tilkøbe ekstra

funktionalitet på letbanen. En mulig tilkøbsfunktionalitet kan være et ekstra standsningssted, en anden kan være elektrificering af en del af letbanen. Kommunerne skal betale både anlægs- og driftsudgifterne til den til valgte funktionalitet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 5.

Til § 3

Det foreslås i stk. 1, at Aarhus Letbane I/S får opgaven med at varetage det udførende arbejde med anlæg af Aarhus Letbane, herunder gennemførelsen af udbudsopgaver i henhold til lovforslagets § 5. Aarhus Letbane I/S bliver således byggherre på den samlede letbane.

Det foreslås i stk. 2, at Aarhus Letbane består af anlæg af en letbanestrækning fra Aarhus H via de bynære havnearealer og via Skejby og Lisbjerg til Lystrup, samt tilpasning af henholdsvis Odderbanen og Grenaa-banen til letbanedrift. Anlægget omfatter således etablering af en letbanestrækning fra Grenaa til Odder.

Af stk. 3 fremgår det, at der som bilag 1 og 2 til lovforslaget er vedlagt kort om letbanens linjeføring. Bilag 1 viser den samlede strækning fra Grenaa til Odder. Bilag 2 viser den nye strækning svarende til hovedforslaget i VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Århus-Området, februar 2010. Det bemærkes, at der på begge kort er skitseret en mulig udvidelse i form af en afgang fra Lisbjerg mod Lisbjerg Vest. Denne afgang er ikke en del af det anlægsprojekt, som Aarhus Letbane I/S skal anlægge, men en option, som Aarhus Kommune har mulighed for at tilvælge mod at kommunen selv betaler for udvidelsen, jf. § 2. Det skal bemærkes, at den udarbejdede VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Aarhus-området også omfatter afgang mod Lisbjerg Vest og tillige omtaler denne som en mulig udvidelse.

Det fremgår af kortene, at Aarhus Letbane omfatter anlæggelse af en ny dobbeltsporet letbane fra Aarhus H via de bynære havnearealer (herunder til Østbanetorvet), Skejby og fra Lisbjerg til Lystrup. Anlægget omfatter endvidere omlægning af Odderbanens spor på baneterrænet vest for Aarhus H, etablering af et nyt depot/værksted på baneterrænet ved Aarhus H og ombygning af Aarhus H. På Grenaa-banen skal de eksisterende sikringsanlæg i Lystrup og ved Østbanetorvet ombygges og der suppleres med nødvendig skiltning. Langs strækningen fra Lystrup til Grenaa skal der på enkelte stationer ombygges perroner eller spor, for at forbedre ind- og udstigningsforholdene til letbanetogene. Der kan yderligere blive behov for op til 1 ekstra krydsningsstation på strækningen.

Der planlægges i alt 17 stoppesteder på den nye strækning. Letbanen anlægges i overensstemmelse med hovedforslaget i den VVM-redegørelse og miljørapport,

som Aarhus Kommune februar 2010 har udarbejdet for letbanen i Aarhus. I forhold til hovedforslaget i VVM-redegørelsen er der to steder, hvor hovedforslaget skitserer alternative muligheder. De to steder, er der valgt følgende løsninger:

- Ved Aarhus H er der valgt en bro ved krydsningen af sporgruppe 400. (variant 2 i hovedforslaget)
- Ved Egådalen er der valgt en delvis dæmningsløsning, som indebærer etablering af en ca. 370 m lang dalbro fra umiddelbart syd for Søftenvej til Gl. Søftenvej, efterfulgt af en ca. 110 m lang dæmning fra Gl. Søftenvej til umiddelbart syd for Djurslandsmotorvejen og endelig en ca. 70 m lang bro over Djurslandsmotorvejen. (variant 2 i hovedforslaget)

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 4.

Til § 4

To naturområder, der er beskyttet i henhold til naturbeskyttelsesloven § 3 berøres direkte af letbanen. Det drejer sig om det beskyttede overdrev omkring Koldkær Bæk og en eng, der ligger umiddelbart nord for Djurslandsmotorvejen.

Koldkær Bæk har sit udspring nordvest for landsbyen Brendstrup. En stor del af bækken er rørlagt, men forventes frilagt i forbindelse med forestående byudvikling. Den frilagte del starter nord for Brendstrup. Der er et forholdsvis stort fald herfra og ned mod Egå, der betyder at strømhastigheden er forholdsvis høj. Bækken har flere steder skåret sig dybt ned i landskabet.

Nord for den nyanlagte motorvej ligger en eng og et vandhul med åben vandflade, der er omkranset af bredbladet dunhammer og flere piletræer. Søen og de omkringliggende enge er begge § 3-områder, som er undersøgt nærmere af Århus Kommune, senest i 2007. Vandhullet er gravet og der findes formentlig fisk. I vandhullet er konstateret vandnymfelarver, skrubtudser, butsnudet frø samt lille vandsalamander.

Med virkning fra lovens ikrafttræden vil forslaget i § 4 indebære, at kompetencen til at træffe afgørelser efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af anlægget nævnt i § 3, ophører, indtil anlægget af letbanen er færdiggjort.

Transportministeren vil i stedet for efter denne lov vurdere såvel de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven som bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til den konkrete udformning af letbaneanlægget.

Tilsvarende gælder også for arealer, der er nødvendige for anlægsarbejdet, og



hvor der verserer sager, herunder også klagesager, efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven.

Transportministeren vil desuden tilsvarende have mulighed for at vurdere sager, hvor der allerede er sket fredninger efter naturbeskyttelsesloven eller truffet afgørelse i henhold til museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af anlægget nævnt i § 3. Dette gælder også tilfælde, hvor en eventuelt allerede meddelt dispensation fra fredningsbestemmelserne eller bestemmelserne i museumsloven eller vilkårene herfor medfører en væsentlig forsinkelse eller uforholdsmæssig økonomisk fordyrelse af anlægget.

Transportministeren vil således i medfør af den foreslåede § 4 blive bemyndiget til på naturbeskyttelsesområdet helt eller delvist at fravige beskyttelsen af eksisterende fredninger, ligesom transportministeren overtager kompetencen i forbindelse med verserende og fremtidige klagesager vedrørende anlægget nævnt i § 3. I det omfang f.eks. fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven, påvirkes af anlægget nævnt i § 3, vil transportministeren i medfør af den foreslåede § 4 tilsvarende have mulighed for helt eller delvist at fravige denne beskyttelse. Det bemærkes, at transportministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i naturbeskyttelsesloven og museumsloven.

Hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal Aarhus Letbane I/S standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Moesgaard Museum, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne.

Aarhus Letbane I/S vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med relevante myndigheder.

Det ovenfor anførte gælder kun for den eller de dele af et areal, som er nødvendige for anlægget af letbanen. For andre arealer, der ikke er nødvendige for anlægget, og som evt. måtte være omfattet af beskyttelseshensyn efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven, foreslås ingen ændringer. For sådanne arealer vil det uændret være naturbeskyttelseslovens eller museumslovens bestemmelser, der vil være gældende.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 10 samt bilag 3 og 4.

Efter bestemmelsen i stk. 1 er Aarhus Letbane I/S' formål at anlægge en letbane i Aarhus i overensstemmelse med definitionen af anlægget i § 3. Aarhus Letbane I/S' opgave er således entydig at være bygherre for letbanen. Selskabet er ansvarlig for detailprojektering af anlægget samt fastlæggelse af en udbudsstrategi. Selskabet har ansvar for den samlede letbanestrækning, dvs. anlæg af den nye letbane fra Aarhus H til Lystrup samt de nødvendige anlægsarbejder, der skal udføres, for at letbanetog kan køre på Grenaabanen fra Aarhus H til Grenaa station samt på Odderbanen fra Aarhus H til Odder station, der skal bl.a. laves ændringer af perronhøjder. I forbindelse med kravspecifikationen for de tilpasninger, der skal foretages på Grenaabanen, skal udarbejdelsen af disse krav ske i et samarbejde med Banedanmark. Desuden skal byderne forpligte sig til at indgå nærmere aftale med Banedanmark om den konkrete udførelse.

Indkøb af materiel og evt. hel eller delvis elektrificering af de to bestående baner er ikke en del af anlægsprojektet og er således ikke medregnet i anlægsbudgettet på 1.178. mio. kr., jf. stk. 3 og 4 nedenfor.

En yderligere elektrificering kan besluttes af Aarhus Kommune og Region Midtjylland inden for de økonomiske rammer af det kommende drifts- og infrastrukturselskab (jf. § 11, stk. 2), 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.

Det følger af stk. 2, at Aarhus Letbane I/S skal foretage offentligt udbud af anlæg af Aarhus Letbane.

I stk. 3 og stk. 4 foreslås det, at udbuddet af anlæg af letbanen også kan omfatte indkøb af letbanetog, værksted og depot og/eller hel eller delvis elektrificering af de to bestående strækninger (Grenaabanen og Odderbanen). Indkøb af letbanetog og evt. yderligere elektrificering er dog ikke en integreret del af anlægsprojektet, men tilkøb som parterne kan vælge til, mod at de selv betaler udgifterne hertil, jf. § 2.

Af stk. 3 fremgår det, at udbuddet af letbanen også kan omfatte indkøb af letbanetog. Udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot påhviler imidlertid ikke Aarhus Letbane I/S, men alene drifts- og infrastrukturselskabet, jf. § 11, stk. 2. Det vil derfor være et krav i udbudsmaterialet, at de indkomne bud, såfremt de også indebærer levering af materiel, angiver priserne for henholdsvis anlægsarbejderne og materiel særskilt. Aarhus Kommune og Region Midtjylland kan herefter vælge at benytte sig af tilbuddet om køb af materiel, som i givet fald vil være et tilkøb, jf. § 2, stk. 1.

Af stk. 4 fremgår det, at en yderligere elektrificering ikke påhviler Aarhus Letbane I/S, men at 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. Det vil derfor være et krav i udbudsmaterialet, at de indkomne bud, såfremt de også indebærer tilbud om hel eller delvis elektrificering, angiver prisen herfor særskilt. De parter, som ønsker elektrificeringen, kan herefter vælge at benytte sig af tilbuddet om elektrificering, som i givet fald vil være et tilkøb, jf. § 2.

Det foreslås i stk. 5, at kontrakt om anlæg af letbanen kun kan indgås, hvis der er enighed herom mellem Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland. Aarhus Letbane I/S har således forud for underskrivelse af en kontrakt om anlæg af letbanen en forpligtelse til at forelægge sagen for de tre ejere. Denne forpligtelse vil fremgå af selskabets vedtægter.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.

Til § 6

I henhold til stk. 1 foreslås, at Aarhus Letbane I/S skal ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer. Bestyrelsen vil være ansvarlig for Aarhus Letbane I/S' virke over for selskabets ejere. Bestyrelsen varetager selskabets overordnede ledelse, herunder fører tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Aarhus Letbane I/S' virke inden for de retningslinjer, som er fastsat i vedtægten. Det vil i vedtægten blive fastlagt, at bestyrelsen skal vedtage en forretningsorden, der indeholder nærmere retningslinjer for bestyrelsens varetagelse af dets hverv.

Bestyrelsen forpligtes i lighed med, hvad der gælder bestyrelserne for de statslige aktieselskaber, til at orientere ejerne om forhold vedrørende selskabets virksomhed, som er af væsentlig økonomisk, politisk eller strategisk betydning, herunder om hændelser, der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte forventede økonomiske resultater, væsentlige ændringer i selskabets strategi og beslutninger af stor strategisk rækkevidde. Orienteringen af ejerne skal, jf. den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 2, ske i så god tid, at ejerne får den fornødne tid til at forholde sig til den konkrete sag. Bestyrelsens pligter i forhold til ejerne vil fremgå af selskabets vedtægt.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i stk. 2, at Aarhus Kommune udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer, transportministeren, Region Midtjylland og trafikelskabet i Region Midtjylland (Midttrafik) udpeger hvert 1 bestyrelsesmedlem. Midttrafik tildeles en plads i bestyrelsen, selvom trafikelskabet ikke er medejer af Aarhus Letbane I/S. Midttrafik har i projekteringsarbejdet med letbanen haft en central rolle og har i kraft heraf stor viden om projektet. Midttrafiks medlem i bestyrelsen skal sikre, at Aarhus

Letbane I/S i den præcise udformning af letbanen tager hensyn til sammenhængen til den øvrige offentlige servicetrafik i nærområdet, fx ved fastlæggelse af standsningssteder. Det skal i den forbindelse nævnes, at loven indeholder mulighed for, at trafikøberopgaven i det kommende drifts- og infrastrukturselskab placeres i Midttrafik, jf. loven §§ 21 og 22. Som det fremgår af den politisk aftal mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og transportministeren, jf. afsnit 2.2., er parterne enige om at udpege professionelle til bestyrelsen, forstået således, at de der udpeges skal have de kompetencer, der er påkrævede for at kunne træffe de fornødne beslutninger i forbindelse med et stort anlægsprojekt.

Det foreslås i stk. 3, at Aarhus Kommune udpeger formanden og Region Midtjylland udpeger næstformanden.

Det følger af stk. 4, at formanden og næstformændene for bestyrelsen ikke må udføre hverv for selskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesformand bortset fra enkeltstående opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre for bestyrelsen. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for statslige aktieselskaber, jf. § 114 i selskabsloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.

Til § 7

Det foreslås, at den daglige ledelse af Aarhus Letbane I/S varetages af en direktion, der ansættes og afskediges af bestyrelsen efter forudgående orientering af selskabets ejere. Direktionen skal udføre de opgaver og følge de retningslinjer og anvisninger for virksomhedens drift, som fremgår af dette lovforslag samt af den vedtægt, som selskabets ejere udarbejder i fællesskab.

Til § 8

Det foreslås i stk. 1, at de tre ejere Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland i fællesskab fastsætter en vedtægt for Aarhus Letbane I/S. Vedtægten skal bl.a. omfatte regler for bestyrelsens ansvar og pligter i forhold til ejerne, direktionens ansvar og pligter, selskabets regnskabsaflæggelse, budget- og økonomiopfølgning og revision. Vedtægterne skal være offentligt tilgængelige, fx på selskabets hjemmeside, og udleveres på begæring fra selskabets hovedkontor.

I vedtægten vil der blive fastsat regler om, at selskabet har pligt til at orientere ejerne, hvis den forventede anlægsudgift overstiger det fastsatte anlægsbudget, jf. bemærkningerne til forslaget § 1, stk. 4.

Til § 9

Det foreslås i stk. 1, at årsregnskabsloven, herunder de særlige regler der gælder for statslige aktieselskaber, skal gælde for Aarhus Letbane I/S, fx bestemmelserne om udarbejdelse om indsendelse af halvårsregnskaber. Bestemmelsen medvirker til, at der sikres åbenhed omkring selskabets forhold

I stk. 2 foreslås det, at Aarhus Letbane I/S' regnskab skal revideres af en revisor, der er udpeget af ejerne i fællesskab.

Til § 10

Det foreslås, lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets ombudsmand skal gælde for Aarhus Letbane I/S. På den måde sikres offentligt indsigt i Aarhus Letbane I/S' virke.

Til § 11

Det foreslås i stk. 1, at Aarhus Letbane I/S opløses når anlægget af letbanen i Aarhus er færdigt og bestyrelsen beslutter, at anlægget kan overdrages til drifts- og infrastrukturselskabet. Aarhus Letbane I/S' opgave er alene at anlægge letbanen i overensstemmelse med beskrivelsen af anlægget i § 3.

Anlægget af letbanen er færdigt, når entreprenøren afleverer anlægget til Aarhus Letbane I/S i færdig stand. Når bestyrelsen efterfølgende har truffet beslutning om, at anlægget kan overdrages til drifts- og infrastrukturselskabet har bestyrelsen herefter pligt til at foretage de fornødne tiltag for, at opløsningen af Aarhus Letbane I/S kan effektueres.

Efter bestemmelsen i stk. 2 kan Aarhus Kommune og Region Midtjylland oprette et drifts- og infrastrukturselskab, der skal stå for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, dog ikke vedligehold af Grenaabanen, hvor Banedanmark fortsat skal stå for vedligehold og reinvesteringer. Drifts- og infrastrukturselskabet skal oprettes som et interessentskab og selskabet kan oprette datterselskaber.

Det drifts- og infrastrukturselskab som skal eje letbanen, får således ansvaret for alle opgaver i relation til letbanen, dvs. både infrastrukturopgaver samt operatøropgaver, dog er det fortsat Banedanmark der forestår vedligehold af Grenaabanen. Drifts- og infrastrukturselskabet kan vælge at varetage disse opgaver selv eller oprette datterselskaber, der får ansvaret for en konkret opgave.

Trafikkøberansvaret kan drifts- og infrastrukturselskabet vælge at overlade til trafikselskabet (Midttrafik), jf. lovens § 22.



Det foreslås i stk. 3, at ved opløsningen af Aarhus Letbane I/S overdrages Aarhus Letbane til det drifts- og infrastrukturselskab eller et helejet datterselskab heraf, som er oprettet i medfør stk. 2. Drifts- og infrastrukturselskabet eller et helejet datterselskab heraf, overtager således samtlige aktiver og passiver fra Aarhus Letbane I/S og indtræder tillige i samtlige rettigheder og pligter i Aarhus Letbane I/S. Dette betyder, at staten vederlagsfrit overdrager sin andel af Aarhus Letbane til drifts- og infrastrukturselskabet mod at staten efter opløsningen af Aarhus Letbane I/S ikke længere hæfter for eventuelle tvister o.lign. som måtte være opstået fx med entreprenøren før eller i forbindelse med overdragelsen af anlægget. Staten hæfter desuden ikke for krav som opstår efterfølgende, men som eventuel vedrører forhold, der er foregået før opløsningen af Aarhus Letbane I/S.

Efter bestemmelsen i stk. 4 påhviler vedligehold af den del af Aarhus Letbane, der er identisk med Grenaabanen Banedanmark. Det er således Banedanmark, der bestemmer omfanget af såvel det almindelige vedligehold, samt hvilke reinvesteringer, der på sigt er nødvendige. Banedanmark er i den forbindelse forpligtet til at vedligeholde Grenaabanen således, at stabil letbanedrift kan imødekommes. Såfremt drifts- og infrastruktur-selskabet har særlige ønsker bør disse gives til Banedanmark, som afgør om ønskerne kan imødekommes. Særlige ønsker til vedligeholdelsesstanden må drift- og infrastrukturselskabet imidlertid selv betale for.

For så vidt angår den daglige tekniske drift af Grenaabanen vil der skulle udarbejdes en aftale mellem drifts- og infrastrukturselskabet og Banedanmark, som fastlægger niveauet for vedligeholdelse ud fra de vedligeholdelsesforeskrifter, som er blevet stillet til letbanen, og herunder tillige fx specificerer responstider på fejlretning osv.

Det foreslås i stk. 5, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets ombudsmand skal gælde for drifts- og infrastrukturselskabet og de datterselskaber, som selskabet måtte oprette. På den måde sikres offentligt indsigt i drifts- og infrastrukturselskabets og eventuelle datterselskabers virke.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.

Til § 12

Det foreslås i stk. 1., at transportministeren får bemyndigelse til at indgå aftaler om Odderbanens overgang til letbane. Odderbanen er i dag en privatbane og skal indgå som en integreret del af Aarhus Letbane. I forbindelse med overgangen fra privatbane til letbane vil der skulle indgås forskellige aftaler med Region Midtjylland og Midttrafik.



Der er i dag hjemmel i § 15, stk. 2, i lov om trafikkselskaber, til at staten kan overtage infrastrukturen på en privatbane. Det er imidlertid fundet mest hensigtsmæssig at lave en særskilt hjemmel i loven, idet den eksisterende hjemmel i lov om trafikkselskaber forudsætter, at driften nedlægges og at staten overtager banen. Staten ville i givet fald herefter skulle overdrage banen tilbage til Region Midtjylland. Den foreslåede konstruktion indebærer, at transportministeren får bemyndigelse til at aftale overgangen fra privatbane til letbane med Region Midtjylland og Midttrafik.

Transportministeren kan tillige indgå aftale med Region Midtjylland om, at regionen bevarer retten til de nuværende pensions-, drifts- og investeringstilskud, jf. finansloven § 28.52.14.

I stk. 2 foreslås det, at der forbeholdes staten ret til at overtage infrastrukturen i tilfælde af permanent nedlæggelse af letbanebetjening af Odderbanen.

I henhold til stk. 3, kan statens ret gøres gældende uanset ændringer i ejerforholdet i tiden, indtil statens overtagelse måtte blive aktuel, idet det foreslås, at retten uden tinglysning har gyldighed mod enhver.

Anlægget overtages i den stand, hvori det forefindes ved driftens ophør. Ejeren er således ikke berettiget til at demontere eller på anden måde gøre infrastrukturen uanvendelig. Omvendt påhviler der heller ikke efter bestemmelsen ejeren nogen forpligtelse til istandsættelse af anlægget eller oprensning af sporarealer m.v. inden en eventuel overdragelse til staten. Bestemmelsen er ikke til hinder for afhændelse af arealer, stationsbygninger m.v., der ikke er nødvendige i forbindelse med fortsat jernbanedrift.

Til § 13

I henhold til lov om jernbane skal Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet godkende jernbaneinfrastruktur inden denne tages i brug. I tråd hermed foreslås det, at Trafikstyrelsen skal godkende letbanens banetekniske anlæg, herunder tilslutningsanlæg til Grenaabanen og Odderbanen, før denne må tages i brug.

Godkendelsesprocessen for et jernbaneanlæg vil typisk starte med en forhåndsdialog mellem Trafikstyrelsen og anlægsselskabet. I forhåndsdialogen aftales det, hvilke regler og normgrundlag, som jernbaneanlægget skal anlægges efter. Der findes ikke et dansk normsæt for letbaner. I udlandet findes velafprøvede regelsæt, som anlægsselskabet med fordel kan tage udgangspunkt i. Eksempelvis kan det tyske regelsæt for letbaner, BOStrab, anvendes som overordnet grundlag. I Danmark er BOStrab tidligere anvendt som overordnet grundlag for den københavnske metro. Herudover kan selskabet supplere BOStrab med nødvendige anerkendte tekniske normer m.v. efter de konkrete behov.

Aarhus Letbane I/S skal tidligt i processen udpege en intern sikkerhedsansvarlig, der skal være ansvarlig for, at projektet gennemføres sikkert.

Da der er tale om et stort projekt - og det første letbaneprojekt af sin slags i Danmark - er det vigtigt, at godkendelsesprocessen aftales trin for trin frem til endelig godkendelse, således at forventninger og behov mellem Aarhus Letbane I/S og Trafikstyrelsen kan afstemmes.

Trafikstyrelsen godkender i forbindelse med de banetekniske anlæg og de til anlægget hørende driftsregler ligeledes, hvilke uddannelseskrav, der skal stilles til førerne af letbanetog. Det er hensigten, at der ved fastsættelsen af uddannelseskrav til førerne af letbanetog tages udgangspunkt i de uddannelseskrav, der stilles til buschauffører.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.

Til § 14

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 giver transportministeren bemyndigelse til at sikre de for letbaneanlægget nødvendige arealer ved at pålægge byggelinjer på berørte ejendomme. Med bestemmelsen i stk. 1 begrænses den periode, der kan pålægges byggelinjer for en periode af højst 10 år. Der skal således træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt ud over denne periode. Byggelinjepålægget kan ved nyt pålæg forlænges én gang med yderligere op til 10 år.

Bestemmelsen i stk. 2 beskriver retsvirkningerne af byggelinjepålægget. Byggelinjerne medfører, at grundejeren ikke uden transportministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse og anlæg af blivende art, såsom sportspladser, tankanlæg eller lignende, herunder ved tilbygning eller ved genopførsel, på det areal, der ligger inden for byggelinjerne. Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, f.eks. kreditforeningslån eller boliglån i bank.

Byggelinjepålæg på en ejendom til sikring af bygningen af letbanen anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfri for det offentlige. I tilfælde, hvor byggelinjerne virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges byggelinjer, dog adgang til under visse nærmere betingelser at begære sin ejendom helt eller delvis overtaget af anlægsmyndigheden mod erstatning, jf. de i § 18, stk. 1-3, foreslåede bestemmelser.

Bestemmelsen svarer til § 34 i lov om offentlige veje.

Til § 15

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 1 gives transportministeren hjemmel til at nedlægge forbud mod bebyggelse på ejendomme, som vil blive berørt af anlægget. Forbudsperioden har kun gyldighed et år og kan ikke forlænges. Bestemmelsen giver mulighed for midlertidigt at hindre byggeri i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinjer, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i § 14, stk. 2.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 2 pålægges kommunen (bygningsmyndigheden) at underrette transportministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan bygningsmyndigheden udstede byggetilladelse.

Bestemmelsen svarer til § 36 i lov om offentlige veje.

Til § 16

Ifølge det foreslåede stk. 1 fastsættes bestemmelser om offentlig kundgørelse af pålæg af byggelinjer, og om at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte berøres af pålægget. Som konsekvens heraf skal transportministeren oplyse om beliggenheden af byggelinjer på de pågældendes ejendom.

Bestemmelsen i stk. 2 fastsætter en frist for klager over pålæg af byggelinjer på 4 uger.

Bestemmelsen i stk. 3 giver hjemmel til tinglysning af byggelinjepålæg, dog først når der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage.

I stk. 4 fastsættes, at klager over pålæg af byggelinje som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning. Transportministerens beføjelser forventes delegeret til Trafikstyrelsen med klageadgang til Transportministeriet.

I stk. 5 fastsættes, at byggelinjebestemmelser, der er offentligt kundgjort, skal respekteres af såvel ejendommenes ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme er kun af oplysende karakter.



Bestemmelsen i stk. 6 pålægger bygherren pligt til forud for iværksættelse af et planlagt byggeri at indhente oplysning om, hvorvidt byggeri på en ejendom, der er pålagt byggelinje efter § 14, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen.

Bestemmelsen svarer i det væsentligste til § 37 i lov om offentlige veje.

Til § 17

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 1 kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 14, forlange arealet overtaget af transportministeren mod erstatning, hvis den pågældende afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer. Alle omkostninger hertil afholdes af Aarhus Letbane I/S.

Den retsbeskyttelse, bestemmelsen i stk. 1 giver grundejerne, er således begrænset til situationer, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde. Som eksempel på et tilfælde, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde, kan nævnes den situation, hvor en tilbygning ikke vil kunne opføres, og hvor det må lægges til grund, at det på ejendommen beliggende hus efter kvarterets karakter ikke har en sådan størrelse og beskaffenhed, at grunden efter sin beliggenhed, størrelse og værdi kan anses for udnyttet i økonomisk rimeligt omfang.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i stk. 2 kan ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 14, kræve, at transportministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren. "Særlige personlige grunde" vil f.eks. foreligge, hvor en grundejer på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted.

Erhvervsvirksomheder, der drives i selskabsform, vil i visse tilfælde ligeledes kunne opfylde kriteriet om "særlige personlige grunde". De "særlige personlige grunde" vil i sådanne tilfælde kunne foreligge hos ledelsen af den pågældende virksomhed. For erhvervsvirksomheder vil kriteriet om en særlig personlig grund ligeledes kunne opfyldes, hvis erhvervsvirksomheden lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer.

Kravet om, at byggelinjerne skal omfatte et areal, der i "væsentligt omfang" er pålagt byggelinjer efter § 14, sigter til den situation, hvor det vurderes, at der er risiko for, at den pågældende ejendom helt eller delvist i større omfang vil blive eksproprieret i forbindelse med projektets gennemførelse. Der skal således på



det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering af byggelinjernes betydning for arealet eller ejendommen, baseret på den viden, der er om letbaneanlæggets udformning på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsesejendom eller en erhvervsnejendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder.

Udgangspunktet er, at byggelinjepålægget skal omfatte en så stor del af ejendommen, at der er risiko for, at transportministeren under alle omstændigheder vil skulle overtage ejendommen helt eller delvist i betydeligt omfang for at kunne realisere letbaneanlægget med den konkrete udformning, som byggelinjen skal sikre.

Det er i øvrigt en betingelse, at byggelinjerne hindrer salg af arealet eller ejendommen på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler. Der gælder ingen frister for fremsættelse af begæring om overtagelse.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 3 kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggelinjepålægget, kun udgør en mindre del, kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning. Det forudsættes dog, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller får en sådan karakter, at det ikke vurderes som hensigtsmæssigt at bevare den som en selvstændig ejendom. Hele ejendommen kan endvidere kræves overtaget, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i stk. 4 kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de i §§ 57-58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder, hvis transportministeren afslår ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Efter bestemmelsen i stk. 5 kan spørgsmål om overtagelsesbegæring som følge af byggelinjepålæg først indbringes for domstolene, når klageadgangen til taksationsmyndighederne er udnyttet. Søgsmål skal anlægges senest 6 måneder efter, at afgørelse er kommet frem til klageren.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 38 i lov om offentlige veje.

Til § 18

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, for Aarhus Letbane I/S kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt

indgribende af letbaneprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Ved "særligt indgribende" sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med letbaneanlæggets gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af letbaneprojektet, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på "særlige tilfælde" kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, fx hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

Efter stk. 2 fastsættes erstatningen af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 19

Efter den foreslåede hjemmel i stk. 1, gives transportministeren hjemmel til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme m.v. Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. Når anlægsarbejderne er færdige, reableres de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Forslaget til bestemmelsen i stk. 2 giver transportministeren hjemmel til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægget servitut om eldrift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er



nødvendig til sikring af det i denne lov omhandlede anlæg. Med udgangspunkt i stærkstrømsreglementets bestemmelser, er det nødvendigt langs den nye letbanestrækning at pålægge letbanens naboejendomme servitutter svarende til den eldriftservitut, der pålægges langs øvrige elektrificerede jernbanestrækninger. Servituttene indebærer af sikkerhedsmæssige grunde begrænsninger på de ejendomme, der støder op til letbanen med hensyn til beplantning, bebyggelse og lignende. Derudover kan det være nødvendigt at pålægge andre servitutter til sikring af letbanen, fx vejrettigheder eller til sikring af andre anlæg, fx transformere eller signalsystemer.

Efter forslaget til stk. 3 sker ekspropriation, jf. stk. 1 og 2, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Efter stk. 4 fastsættes erstatningen af ekspropriations- og taksationskommissionsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det skal bemærkes, at gæsteprincippet finder anvendelse. Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse, hvor der uden vederlag, er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, der ikke tilhører ledningsejeren. Reglen indebærer, at ledningsejeren som gæst skal bære ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt.

Til § 20

Det følger af stk. 1-2, at transportministeren kan overlade sine beføjelser til andre statslige myndigheder eller til Aarhus Letbane I/S.

Ministerens beføjelser efter §§ 14-18 om byggelinjer, forbud og forlods overtagelse forventes delegeret til Trafikstyrelsen.

I stk. 3 foreslås det, at Aarhus Letbane I/S kan overlade sine beføjelser i nærmere bestemt omfang til Midtjyske Jernbaner, DSB eller Banedanmark i forbindelse med udførelse af anlægsarbejde på stationer samt på Odderbanen og Grenaabanen. Det forventes, at Aarhus Letbane I/S vil indgå konkrete aftaler med henholdsvis Banedanmark, og DSB om de arbejder, der skal udføres på Aarhus H. Tilpasning af henholdsvis Aarhus H samt Odderbanen og Grenaabanen til letbanedrift er en integreret del af anlægsprojektet og i forbindelse med indgåelse af konkrete aftaler om udførelse af anlægsarbejder vil der ligeledes skulle aftales, hvilket vederlag Midtjyske Jernbaner, DSB eller Banedanmark skal have for udførelse af det pågældende arbejde.

Det foreslås i stk. 4, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes efter denne lov, herunder om klagefrister eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til transportministeren. I det



omfang, der overlades afgørelseskompetence til andre end egentlige offentlige myndigheder, fx til Aarhus Letbane I/S, forudsættes det, at der ikke fastsættes regler om afskæring af klageadgang.

Til § 21

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Til § 22

Det foreslås, at der indsættes en ændringsbestemmelse i lov om trafikselskaber, som giver trafikselskabet i Midtjylland (Midttrafik) hjemmel til at varetage opgaven med indkøb af letbanetrafik, såfremt der indgås en aftale med drifts- og infrastrukturselskabet herom.

Til § 23

Det foreslås, at der indsættes en konsekvensændring i lov om regioner, som følge af lovens § 22, således at trafikselskabet i Midtjylland (Midttrafik) har den fornødne hjemmel til at varetage opgaven med indkøb af letbanetrafik, såfremt der indgås en aftale med drifts- og infrastrukturselskabet herom.