



Jakob Søgaard Clausen (DD)

3. juli 2026
Side 1 af 9

10-dages forespørgsel fra Danmarksdemokraterne om letbanens etape 2

Jakob Søgaard Clausen (DD) har fremsendt en 10-dages forespørgsel til Teknik og Miljø vedrørende letbanens etape 2. Nedenfor fremgår Teknik og Miljø's svar på spørgsmålene.

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Statens bidrag til Letbanes etape 2

Spørgsmål 1

Hvilke forudsætninger er der forudsat i forhold til statens bidrag?

Svar

Det er forudsat, at statens bidrag til anlægsprojektet udgør minimum 50 %.

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Spørgsmål 2

Hvor stor en andel af anlægsudgifterne har staten finansieret ved henholdsvis Odense Letbane og Hovedstadens Letbane?

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk

Sag: EMN-2026-007619

Svar

Nedenstående er hentet fra de to anlægslove for henholdsvis Odense letbane og Hovedstadens letbane.

Odense letbane:

- Stat: 48 %
- Region: 4 %
- Kommune: 48 %

Hovedstadens letbane:

- Stat: 44 %
- Region: 24 %
- 11 kommuner: 32 %

Anlægslov

Spørgsmål 3

Hvad er der forudsat i forhold til byggeriet af etape 2 angående en statslig anlægslov?

Svar

Transportministeriet har oplyst følgende:



"at skinner i Danmark anlægges ved lov. Derfor kræver en ny etape for Aarhus Letbane enten en ny lov eller en lovændring, og sådan en lov vil i givet fald indeholde hjemmel til at ekspropriere til anlægget.

3. juli 2026
Side 2 af 9

Når man arbejder med anlægsprojekter vil man som udgangspunkt påbegynde lovarbejdet, når en VVM-undersøgelse, projektbeskrivelse og et hovedforslag til linjeføring foreligger og der er fundet finansiering til projektet. Dette er i store træk den fremgangsmåde, man anvender i etableringen af anlægsprojekter, hvilket ligeledes vil være udgangspunktet for Aarhus Letbane etape 2."

Spørgsmål 4

Hvad er processen for at få en statslig anlægslov?

Svar

Processen for godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen (MKV) for letbanens etape 2 skal være færdig og byrådsvedtaget før Aarhus Kommune kan ansøge forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 (IP35) om tilskud. Kredsen vil herefter tage stilling på baggrund af MKV og den samfundsøkonomiske analyse (i den såkaldte TERESA-model).

Der er ingen garanti for, at der kan opnås statslig medfinansiering, det vil først blive besluttet ved fremsendelse af ansøgning til forligskreds for Infrastrukturplan 2035. Teknik og Miljø forventer dog, at det er muligt at opnå medfinansiering, da der er en særlig pulje i Infrastrukturplan 2035, som netop er afsat til højklasset kollektive trafikprojekter og hvor etape 2 projektet i Aarhus er nævnt som et muligt emne til medfinansiering.

Hvis ansøgningen imødekommes, vil der enten skulle ændres i den eksisterende anlægslov for Aarhus Letbane eller udarbejdes en ny anlægslov. Dette arbejde udføres af Transportministeriet i dialog med Aarhus Kommune og Aarhus Letbane, hvorefter det sendes i offentlig høring. Herefter fremsættes lovforslaget til behandling i Folketinget.

Ekspropriationer, udbudsprocesser m.v. kan først igangsættes efter loven/lovændringen er vedtaget.

Med vedtagelse af en anlægslov indgår anlægsøkonomien til letbanen ikke i Aarhus Kommunes anlægsloft.

Spørgsmål 5

Hvor sandsynligt vurderer Teknik og Miljø, at det er, at staten vil give en statslig anlægslov?



Svar

Se svar på spørgsmål 4.

3. juli 2026

Side 3 af 9

Spørgsmål 6

Hvis ikke der kommer en statslig anlægslov, hvad forudsættes for at kunne realisere etape 2?

Svar

Det vil være meget vanskeligt at realisere etape 2 uden en anlægslov, da projektet i så fald vil skulle realiseres under kommunens anlægsloft. Se herudover svar på spørgsmål 7.

Spørgsmål 7

Borgmesterens Afdeling bedes vurdere, om det er muligt i henhold til anlægsrammen at gennemføre letbanens etape 2 uden en statslig anlægslov, og hvilken konsekvens det har for øvrige anlægsprojekter?

Svar

Når der bygges letbaner eller anden skinnebåren trafik i Danmark, har det indtil nu altid været i henhold til en anlægslov. Det er derfor ikke sandsynligt at bygge etape 2 uden en statslig anlægslov. Hvis det imidlertid tænkes, at etape 2 etableres uden statsligt bidrag og uden undtagelsesbestemmelser, der fritager kommunens investering fra anlægsloft og låneramme, så vil investeringen alene være kommunal, og den vil skulle prioriteres ind i den eksisterende anlægsramme og låneramme. Det vil i praksis betyde, at en lang række øvrige anlægsprojekter vil skulle udskydes, da der i forvejen er anlægsskydninger indenfor den nuværende 10-årige investeringsplan.

Fordyrelse

Spørgsmål 8

Hvad var det oprindelige anlægsbudget for Aarhus Letbanes etape 1, og hvad endte fordyrelserne med at være?

Svar

Anlæg af letbanens etape 1 blev samlet set 1,2 mia. kr. (i 2026 priser) dyrere end det oprindeligt forudsatte budget. Erfaringerne for etape 1 er, at der løbende, både i projekteringsfasen og i anlægsfasen, er afdækket nye behov og løsningsmuligheder.

Noget af merudgiften har været forbedringer og udvidelser, som fx indkøb af flere togsæt eller etablering af en krydsningsstation. Nogle af merudgifterne i anlægsfasen giver anledning til senere besparelser i driftsfasen. Andre forhold har været fordyrelser i dele af det generelle anlægsprojekt.



3. juli 2026
Side 4 af 9

2026-priser. Mio. kroner	Oprindeligt anlægsoverslag	Endelig omkostning	Difference
Anlæg (skinner, perron, signalanlæg)	1.580	2.259	680
Driftsanlæg (Letbanetog, værksted, vaskehal, administrationsbygning, elektrificering, kørestrøm)	2.061	2.546	485
I alt	3.641	4.805	1.165

Spørgsmål 9

Hvilke erfaringer er der med budgetoverskridelser på Odense Letbane og Hovedstadens Letbane?

Svar

Der er rettet henvendelse til Odense Letbane og Hovedstadens Letbane som har fremsendt nedenstående svar. Herudover bemærkes det, at det er væsentligt forskellige projekter i forhold til etape 1 og etape 2 i Aarhus. Odense letbane har bl.a. modtaget 255 mio. kr. fra Realdania til et byudviklingsprojekt "Fra gade til by". Mens Hovedstadens letbane forbinder 8 kommuner med den kompleksitet dette indebærer.

Svar fra Odense Letbane

Overordnet set er etableringen af Etape 1 gennemført indenfor budget (inklusive reserver). Driften overholder generelt de årlige budgetter omend finansieringsbehovet er større end oprindeligt antaget. Se gerne uddybningen.

Uddybning

Opgørelsen af budgetoverholdelse kan afhænge af både afgrænsning og tidspunkt. Nedenstående er derfor en overordnet og generel beskrivelse af erfaringerne fra Odense Letbane.

Anlægsfasen

Odense Letbane gik i drift i maj 2022, og de samlede afholdte omkostninger på anlægsprojektet ligger fortsat inden for det samlede anlægsbudget på 3,4 mia. kr.

Der udestår fortsat enkelte uafklarede forhold fra anlægsfasen (herunder tvister), hvor den endelige økonomiske afklaring endnu ikke foreligger. Udfaldet heraf kan, afhængigt af resultatet, påvirke det samlede anlægsregnskab både opad og nedad.



3. juli 2026
Side 5 af 9

I det oprindelige anlægsbudget var der indarbejdet reserver (bl.a. 30 % på transportsystem og civil works samt 10 % på togsæt og kontrol- og vedligeholdelsescenter). I forbindelse med udbuddene viste priserne sig højere end de oprindelige budgetforudsætninger for de enkelte delområder. Disse udsving kunne imidlertid rummes inden for de afsatte reserver, hvorfor det samlede anlægsbudget fortsat er overholdt.

Driftsfasen

I driftsfasen har der været forhold, som har medført justeringer i forhold til de oprindelige budgetforudsætninger.

For det første var der i det oprindelige driftsbudget lagt til grund en relativt hurtig indfasning af passagerniveauet. Erfaringerne fra letbanedrift generelt viser, at en sådan indfasning typisk sker over en længere årrække (op til ca. 5 år). For Odense Letbane påvirkes udviklingen desuden af, at Nyt OUH er forsinket, og at campusområdet og den sydlige del af linjen endnu ikke er fuldt udbygget.

Derudover har passagerernes rejsemønstre og valg af billettyper udviklet sig anderledes end forudsat, hvilket har haft betydning for den gennemsnitlige indtægt pr. passager.

Endelig har driftserfaringerne vist, at letbanedrift indebærer behov for specialiserede kompetencer og vedligehold, som er blevet tydeligere i takt med den løbende driftsmodning. Dette har medført justeringer i omkostningsniveauet i forhold til de oprindelige forudsætninger.

Svar fra Hovedstadens Letbane

Hovedstadens Letbane henviser til følgende:

[Øget risikobillede sætter Letbanens økonomi under pres](#)

[Anlægsbudget for Hovedstadens letbane er nu kortlagt](#)

Spørgsmål 10

Hvilke risikopuljer/buffere er lagt til grund i de nuværende økonomiestimater for etape 2?

Svar

Økonomiestimater for letbanens etape 2 er udarbejdet i henhold til Transportministeriets "Hovednotatet for Ny Anlægsbudgettering" af januar 2024. Her er der taget udgangspunkt i ny anlægsbudgettering fase 2, hvor de beregnede etableringsomkostninger suppleres med et korrektionstillæg på 30 %.



3. juli 2026
Side 6 af 9

Spørgsmål 11

Er der indregnet øvrige budgetposter f.eks. arealerhvervelse til depot og er indkøb af nye tog ekskl. reservedele, værktøj og risikoreserve? Og hvad er størrelsen på disse poster?

Svar

Arealerhvervelse til et depot i Gl. Skejby er ikke indregnet. Aarhus Kommune er i dialog med Region Midtjylland om evt. erhvervelse af areal i Skejby.

Aarhus letbane har oplyst følgende vedr. prisoverslag på 12 tog i forbindelse med etape 2 under forudsætning af, at de bestilles senest i marts 2028:

"Totalt prisoverslag på 12 tog er 896,63 mio. kr. herudover kommer der udgifter til reservedele (som Aarhus Letbane ikke har prissat) samt indkøb af specialværktøj med en forventet pris på ca. 15 mio. kr."

Depot

Spørgsmål 12

Teknik og Miljø bedes redegøre for, hvilke dele af depotinvesteringen på 590-715 mio. kr. der vedrører etape 2, og hvilke dele der vedrører eksisterende behov og mangler til letbane etape 1?

Svar

Teknik og Miljø har indhentet redegørelse fra Aarhus Letbane vedrørende depotbehov for henholdsvis etape 1 og etape 2.

Hvis etape 2 besluttet, er der behov for et nyt depot med værkstedsfaciliteter til de nye tog. Dette nye depot er projekteret med en værkstedsstørrelse, der tilgodeser tilstrækkelig ekstra kapacitet til også kunne at håndtere fremtidig store eftersyn og levetidsforlængelse af alle letbanetog, nye som gamle. Dette kan ikke håndteres på de nuværende depotfaciliteter som Aarhus Letbane råder over. Det vurderes at initial- og grundomkostninger til etape 2 depotet er 615 mio. kr. Grænseomkostningerne for de yderligere værksteds-spør mv. til etape 1 ville i dette tilfælde beløbe sig til i alt ca. 100 mio. kr. og dermed samlet set 715 mio. kr. for et depot til etape 2, som samtidig tilgodeser etape 1.

Aarhus Letbane oplyser, at hvis det besluttet ikke at gå videre med etape 2, er det ikke et depotbehov og etape 1 kunne fortsætte med det nuværende driftsniveau men dog med risiko for forringet driftskvalitet.

Aarhus Letbane har dog udarbejdet en business case, som viser, at et nyt depot til etape 1 alene fortsat kan være relevant at overveje da det kan



nedbringe øget driftsomkostninger fra store eftersyn og levetidsforlængelse betydeligt. Dette er uddybet under svar på spørgsmål 13 og 14.

3. juli 2026
Side 7 af 9

Da der også her er tale om etablering af et nyt depot på en ny lokalitet vurderer Aarhus Letbane at omkostningerne være de samme som grundomkostningerne til etape 2 depotet (ca. 615 mio. kr.). Dette hænger sammen med, at der er mange initialomkostninger med at forberede og etablere området, lægge nye spor og koble sig på eksisterende letbanespor mm.

Spørgsmål 13

Hvilke dele af depotprojektet vurderes at være nødvendige for etape 1 og hvilke er ønsker der ikke nødvendigvis er afgørende for fremtidig drift?

Svar

Aarhus Letbane oplyser, at det ikke er afgørende for den nuværende drift af etape 1, at der anlægges et nyt depot, hvis etape 2-projektet ikke realiseres.

Aarhus Letbane oplyser dog samtidigt, at der i forbindelse med kommende store eftersyn og levetidsforlængelser af letbanetogene i 2032 og frem vil være store øget driftsomkostninger og at disse vil kunne nedbringes betydeligt ved at etablere mere depot- og værkstedskapacitet.

Fortsætter man alene med de nuværende depotfaciliteter (inkl. den tidligere besluttede udvidelse det eksisterende depot i Banegraven i forbindelse med indkøb af 8 nye tog til etape 1) vil der komme øgede driftsomkostninger for den fremtidige drift. Det gælder særligt levetidsforlængelse af togene efter 15-16 år. Aarhus Letbane estimerer, at der i dette tilfælde vil være samlede omkostninger for ca. 1,5 mia. kr. i form af driftsomkostninger pga. flere kørte kilometer samt ekstra omkostninger til store eftersyn og levetidsforlængelser, over 30 år, indekseret frem til 2061.

Det kan derfor være økonomisk hensigtsmæssigt i et langsigtet tidsperspektiv at etablere depotkapacitet til etape 1. Aarhus Letbane vurderer derudover også at mere depot- og værkstedskapacitet vil medvirke til større robusthed i den daglige letbanedrift så kunder vil opleve færre nedbrud og aflysninger.

Spørgsmål 14

Hvordan ser business casen for depotfaciliteter kun til etape 1 ud?

Svar

Aarhus Letbane vurderer, at business casen for yderligere depotfaciliteter til etape 1, hvis etape 2-projektet ikke realiseres, er positiv. Aarhus Letbane har beregnet, at en investering på 615 mio. kr. i et nyt depot vil kunne forventes at give besparelser på driftsomkostninger, store eftersyn og



levetidsforlængelser, svarende til at investeringen er tjent hjem efter 14 år efter færdiggørelse af depotet.

3. juli 2026
Side 8 af 9

Spørgsmål 15

Vil depotfaciliteter også kræve kommunalt anlægsloft hvis det anlægges af Aarhus Letbane som selskab?

Svar

Nej, anlægsloftet er kun gældende for projekter som anlægges af kommunen.

Konsekvenser for biltrafikken

Spørgsmål 16

Hvor mange vejbaner forventes inddraget til etableringen af etape 2?

Svar

Der arbejdes pt. med forskellige alternativer ift. linjeføringer for etape 2 bl.a. af hensyn til fremkommelighed for biltrafik og der er derfor ikke taget endelig stilling til linjeføringen for etape 2 i midtbyen, hvor fremkommeligheden for biler har de største udfordringer grundet ændringer i vejnettet som følge af projektet.

Der er udarbejdet forskellige løsningsmuligheder for letbanen både med inddragelse af kørebaner og uden. Den eksisterende busbane på Viborgvej vil blive inddraget i forbindelse med etape 2 projektet.

Spørgsmål 17

Hvilke konkrete ensretninger, vejlukninger og øvrig belastning for fremkommelighed for biltrafikken forventes etape 2 at få på nuværende tidspunkt?

Svar

Projektet for letbanens etape 2 tager afsæt i en række tidligere politiske beslutninger om ændringer i vejnettet i midtbyen, herunder trafikal fredeliggørelse af Banegårdspladsen/Park Allé, lukning af Frederiks Allé og fastholdelse af den nuværende trafikale løsning ved Vesterbro Torv. Der er forskellige løsningsscenarier for hvordan etape 2 og den øvrige trafikafvikling vil kunne foregå i Vester Allé og Thorvaldsensgade, herunder ift. eventuelle begrænsninger for biltrafikken.

Kun en enkelt vej med udkørsel til Viborgvej forventes lukket. Herudover vil nogle ejendomme få flyttet vejadgangen til deres ejendom.

Derudover gælder det, at krydsning af letbanespor for trafikanter som udgangspunkt vil ske i signalregulerede kryds. Det betyder, at der fra nogle



veje kun kan drejes højre ind/ud, hvilket kan være med til at fredeliggøre en mindre boligvej, men omvendt begrænse adgangsmuligheder.

3. juli 2026
Side 9 af 9

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør