



Liv Gro Jensen, SF

9. juni 2026  
Side 1 af 5

## 10-dages om letbane etape 2 projektet fra SF Aarhus

Liv Gro Jensen (SF) har fremsendt en 10-dages forespørgsel til Teknik og Miljø vedrørende letbane etape 2 projektet. Nedenfor fremgår Teknik og Miljø's svar på spørgsmålene.

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune

### Spørgsmål 1

*Er det korrekt forstået, at man for letbane etape 2 projektet skal have en anlægslov for at kunne gennemføre det – helt som for andre store anlægsprojekter – og at etapens anlægsøkonomi ikke indgår i kommunens anlægsloft, når man får sådan en anlægslov?*

Rådhuset, Rådhuspladsen 2  
8100 Aarhus C

### Svar

Det er korrekt, at letbane etape 2 projektet må antages at ville kræve en anlægslov i lighed med Aarhus Letbanes etape 1, Odense Letbane og Hovedstadens Letbane. Med en anlægslov vil projektet ikke belaste kommunes anlægsloft.

Telefon: 89 40 20 00

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

Sag: EMN-2026-006313

### Spørgsmål 2

*Er det korrekt forstået, at hvis man i stedet for at etablere letbane vil bruge de opsparede letbanemidler til at lave busfremkommelighedsprojekter, så vil disse anlægsprojekter skulle regnes med i anlægsloftet?*

### Svar

Ja, det er korrekt. Hvis de opsparede midler fra letbanens etape 2 omprioriteres til busfremkommelighedsprojekter, vil disse anlægsprojekter skulle regnes med i anlægsloftet.

### Spørgsmål 3

*Er det korrekt forstået, at udgiften til nye depotfaciliteter, som nu er regnet med i etape 2 økonomien i statusrapporten for Grøn Mobilitetsplan, ikke bortfalder, hvis man dropper at etablere etape 2?*

### Svar

Teknik og Miljø har til besvarelsen indhentet bidrag fra Aarhus Letbane. Det er korrekt forstået, at udgiften til nye depotfaciliteter ikke bortfalder helt, hvis man ikke etablerer etape 2. Såfremt yderligere depotkapacitet ikke etableres vil Aarhus Letbane få udfordringer med plads.



9. juni 2026  
Side 2 af 5

I depot-projektet under Etape 2 er der medtaget en række faciliteter, der vil mitigere udestående ønsker fra anlægsfasen (fx etablering af en malerkabine), og derved give nye muligheder for levetidsforlængelser og større eftersyn af togene. Hertil er der medtaget faciliteter til infrastrukturvedligehold, der i dag er spredt på flere adresser og som også får lidt pladsmæssige udfordringer når der bygges en ny værkstedsbygning til de 8 nye tog på TSC.

Der svares mere uddybende på denne del i svaret til spørgsmål 4.

#### **Spørgsmål 4**

*Er det korrekt, at etape 1 har brug for yderligere depot, som skal finansieres særskilt, såfremt det ikke etableres i forbindelse med etape 2?*

#### **Svar**

Teknik og Miljø har til besvarelsen indhentet bidrag fra Aarhus Letbane. Aarhus Letbane vurderer, at de, også uden en Etape 2, vil have behov for yderligere depotkapacitet.

I anlægget af Etape 1 blev der kun bygget den nødvendige værkstedskapacitet. Der udestår derfor kapacitet og faciliteter, såsom malerkabiner, som anvendes i forbindelse med eftersyn på togene, og som bidrager til levetidsforlængelse af togene.

For de eksisterende 26 togsæt vil levetidsforlængelse efter forventning skulle gennemføres i perioden 2032-2035. I 2038-2040 skal de nye 8+12 tog til første eftersyn, og i 2046-2048 skal de gennem en levetidsforlængelse.

Den ekstra værkstedsbygning, der bygges til de 8 nye tog indeholder kun ét spor til de almindelige vedligehold. Det betyder at evt. reparationer skal foretages i samme spor som nu nuværende 26 togsæt.

Det betyder at Aarhus Letbane nu har indstillet til Etape 2-projektet, at det kommende depot etableres i en størrelse, der sikrer en samlet tilstrækkelig kapacitet, løser nuværende mangler (fx malerkabine), og der gør at faciliteter kan anvendes til levetidsforlængelser.

Økonomien er nærmere beskrevet i svaret til spørgsmål 5.

#### **Spørgsmål 5**

*Hvis ja, hvad vil de nødvendige depotfaciliteter til etape 1 koste?*

#### **Svar**

Teknik og Miljø har til besvarelsen indhentet bidrag fra Aarhus Letbane. Aarhus Letbane oplyser, at et nyt værksted til Etape 1 (altså uden Etape 2) i



Skejby vil koste 615 mio. kr., og vurderer at depotomkostningen kan være tilbagebetalt via driftsbesparelser over en 20-årig tidsperiode.

9. juni 2026  
Side 3 af 5

Da der er tale om et nyt økonomiestimat, har Teknik og Miljø ikke haft lejlighed til at drøfte overslaget og forsætninger i detaljer med Aarhus Letbane, eksempelvis om hvorvidt alle Aarhus Letbanes ønsker til depotudbygning er forretningsmæssigt nødvendige. Teknik og Miljø har heller ikke haft mulighed for at drøfte forholdet med Region Midtjylland, der er medejer af Letbanen.

Aarhus Letbane oplyser at et øget anlæg bl.a. vil rumme: manglende faciliteter til effektivt vedligehold af flåden (fx malerværksted og boogierenovering), faciliteter til levetidsforlængelser, håndtering af alle store eftersyn samtidig med at der kan foretages reparationer, samling af infrastrukturvedligehold, mindre afhængighed af trafikken til og fra Aarhus H, hvor alle tog i dag, skal igennem for at kunne komme på depotet.

### **Spørgsmål 6**

*Er det korrekt, at der er udarbejdet et katalog for mulige besparelser i det nuværende letbane etape 2 katalog, som ikke er indregnet i den etape 2 økonomi, der er fremlagt i statusrapporten for Grøn Mobilitetsplan? Hvor stort er besparelspotentialet?*

### **Svar**

Ja, det er korrekt, at der er udarbejdet et besparelseskatalog for letbanens etape 2 fra februar 2024, før byrådet igangsatte genbesøg af projektet i 2025. Byrådet har den 2. juni modtaget besparelseskataloget som opfølgning på teknisk gennemgang af Grøn Mobilitetsplan, og temadrøftelse om kollektiv transport. Notatet var her vedlagt som bilag 10, men er vedlagt nærværende besvarelse på ny.

Erfaringerne fra tidligere har vist at etape 1 dyrere end forventet, og det er nødvendigt at opdatere besparelseskataloget til det opdateret projekt for at besparelsvurderingerne er retvisende. Af samme årsag er de ikke indregnet i etape 2-økonomi, som den er fremlagt med statusrapporten for den Grønne Mobilitetsplan i maj 2026.

Besparelseskataloget fra 2024 indeholder besparelser indenfor forskellige kategorier:

- Afkortning af strækningen – mulig besparelse afhængig af omfang af afkortning: ca. 271-863 mio. kr.
- Strækningens udtryk (f.eks. skærver i steder for græs) – mulig besparelse: ca. 23-86 mio. kr.



9. juni 2026  
Side 4 af 5

- Serviceniveau for aktive transportformer (f.eks. reducere af cykelstationer, passagertilbud): 1,6-43 mio. kr.
- Arkitektoniske udtryk (f.eks. begrønning af transformerstationer, placering af kørestrømsmaster): ca. 3,7-3,8 mio. kr.

Som det fremgår af ovenstående, ligger de største besparelser i afkortning af strækningen. Besparelseskataloget er vedlagt denne besvarelse.

### **Spørgsmål 7**

*Hvor meget billigere vil letbanes etape 2 blive, hvis den sidste del af etapen, hvor der ikke bor så mange mennesker, ikke etableres nu, men kan tilføjes efterfølgende, når/hvis der kommer en ny Brabrand Station som en del af den nye Silkeborgbane?*

### **Svar**

Som en del af besparelseskataloget er der belyst en afkortning, hvor letbanens etape 2 stopper ved henholdsvis Hasle Torv, Nordgårdshallen (Gellerup) eller ved City Vest.

I besparelseskataloget fra 2024 er der beskrevet en afkortning ved Hasle Torv som vurderes at give en besparelse på 863 mio. kr. I samråd med Aarhus Letbane kan Teknik og Miljø ikke anbefale dette scenarie af driftsmæssige hensyn.

Hvis projektet stoppes ved Nordgårdshallen, forventes en besparelse på 395,4 mio. kr.

Hvis projektet stoppes ved City Vest, forventes en besparelse på 270,8 mio. kr.

Det er ikke belyst nærmere hvilke følgekonskvenser, det kan have, eksempelvis om det vil ændre togbehov og depotkapacitetsbehov. Derudover er det heller ikke belyst hvilke driftsmæssige konsekvenser, det kan have, hvis etape 2 ikke skaber forbindelse til en fremtidig Brabrand Station.

### **Spørgsmål 8**

*Hvor mange millioner har det indtil nu kostet kommunen at planlægge letbane etape 2 projektet? Fx i medarbejderressourcer samt rådgivertimer?*

### **Svar**

Forbrug til medarbejdere og rådgivere i perioden 2013 - maj 2026 beløber sig til 64 mio. kr.

Heraf har Aarhus Kommune modtaget et tilskud fra staten på 40,8 mio. kr.



9. juni 2026  
Side 5 af 5

Aarhus Kommune har tilsagn om yderligere tilskud fra staten på 13 mio. kr. De 13 mio. kr. bliver dog kun udbetalt, hvis miljøkonsekvensvurderingen for etape 2 færdiggøres. Aarhus Kommune skal derfor forvente selv at skulle afholde denne udgift, hvis etape 2 stoppes. Denne udgift vil blive afholdt via projektopsparingen.

**Bilag**

- Besparelseskatalog for henholdsvis letbane og BRT, etape 2, februar 2024

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang  
Rådmand

/

Henrik Seiding  
Direktør