



12-02-2019
Side 1 af 5

Forespørgsel vedr. finansiering af letbane på Aarhus Ø

Dansk Folkepartis byrådsgruppe har fremsendt forespørgsel vedr. finansiering af letbane på Aarhus Ø.

Det skal indledningsvis bemærkes, at følgende fremgår af dels budgetforliget for 2018, dels indstillingen "Forslag til budget 2018-2021" om finansieringen af letbanen på Aarhus Ø.

Budgetforliget for 2018 (side 27-28):

"Letbanen til Aarhus Ø

Udbygningen af Aarhus Ø med boliger og erhverv skrider hurtigt frem. Der er allerede etableret en helt ny bydel, og flere nye store projekter er på vej. Udviklingen medfører et stigende behov for også at gennemføre den planlagte og forudsatte højklassede kollektive trafikbetjening.

Forligspartierne er derfor enige om, at det er vigtigt at beslutte anlæggelsen af en deletape af letbanen nu. På den måde kan det også sikres at markedsudviklingen er med til at finansiere deletapen, og at finansieringen kan afholdes inden for byudviklingsøkonomien for Aarhus Ø.

I forbindelse med kommende etaper på letbanen bør det overvejes, om BRT-løsninger kan være et indledende skridt.

Dansk Folkeparti tager forbehold for letbane på Aarhus Ø."

Indstillingen "Forslag til budget 2018-2021" (side 16-17):

"Letbanen til Aarhus Ø

Udbygningen af Aarhus Ø med boliger og erhverv skrider hurtigt frem. Der er allerede etableret en helt ny bydel, og flere nye store projekter er på vej. Udviklingen medfører et stigende behov for også at gennemføre den planlagte og forudsatte højklassede kollektive trafikbetjening.

Der har allerede længe været arbejdet med en plan om, at Aarhus Letbane skulle have et spor til Aarhus Ø. Tidligere blev dette set som en del af en kommende samlet etape 2 – fra Brabrand til Aarhus Ø. Med den hurtige udvikling på Aarhus Ø er det imidlertid blevet aktuelt at arbejde med betjeningen af Aarhus Ø som en afgrænset linjeføring, som kan etableres på kort sigt.

Der har været og forventes fortsat at være en gunstig markedsudvikling på byggeretspriser. Fastholdes og forstærkes fokus på realisering af høje

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C



byggeretspriser i kombination med den aktuelle positive nutidsværdiurdering af byudviklingsøkonomien, kan en ny deletape til Aarhus Ø finansieres af byudviklingsøkonomien.

Side 2 af 5

Teknik og Miljø vil senere fremsende en indstilling, der nærmere redegør for planlægning, anlæg og finansiering.”

I relation til forespørgslen om finansiering via byggeretspriserne fremgår det således af ovenstående, at det er forudsat, at finansieringen af letbanen på Aarhus Ø skal ske via den gunstige markedsudvikling og ikke i sig selv og alene via en forøgelse af byggeretspriserne som følge af en letbane på Aarhus Ø.

Det bemærkes endvidere, at mens rapporten *”Gevinster ved investeringer i byliv og bykvaliteter”* ganske rigtigt, som det fremgår af forespørgslen, fremhæver stigninger på boligens værdi på 5 -7 % indenfor et par hundreder meter nær en metrostation eller tilsvarende transport, fremhæver rapporten samtidig en øget betalingsvillighed for erhverv i form af kontorvirksomheder på 30-40% *”lige ved stationen faldende mod nul ved 1.500 meters afstand.”* Dette forhold er medtaget i nedenstående besvarelse, eftersom der som udgangspunkt på Aarhus Ø regnes med en fordeling mellem boliger og erhverv i forholdet 70% boliger og 30% erhverv og øvrige formål.

Det skal præciseres, at i nedenstående svar er Aarhus Ø anset som værende hele arealet fra Dokk1 i syd og ud til Pier 4 i nord.

Nedenfor svares på de konkrete spørgsmål.

1. Hvor mange grunde har Århus Kommune tilbage på Århus Ø, og hvor mange af dem ligger inden for 200 meter af de to planlagte letbanestop i området?

Aarhus Kommune sælger på Aarhus Ø *byggeretter* (og ikke grunde) opgjort i antal etagemeter.

I forslaget til Udviklingsplan for Indre Aarhus Ø, der i foråret 2019 fremsendes til endelig behandling i byrådet, er der placeret byggeretter svarende til ca. 67.850 etagemeter indenfor 200 meter af de planlagte letbanestop. Der er her altovervejende tale om boligbyggeretter med en højere pris end gennemsnitsprisen for byggeretter på Aarhus Ø, jf. nedenfor.

På Pier 3, der udgør de resterende ubebyggede arealer på Aarhus Ø, og hvor en udviklingsplanlægning forventes igangsat i løbet af 2020, forventes mulighed for placering af mellem 120.000 og 150.000 etagemeter byggeri indenfor 200 meter af de planlagte letbanestop. Der arbejdes som



udgangspunkt her med en fordeling på 70% boliger og 30% erhverv og øvrige formål.

Side 3 af 5

Tilsammen vurderes der således at være mellem 187.850 og 217.850 etagemeter byggeretter (bolig og erhverv/øvrige formål) tilbage på Aarhus Ø indenfor 200 meter af de planlagte letbanestop. Og samtidig byggeretter med en højere pris end gennemsnitsprisen for byggeretter på Aarhus Ø, jf. nedenfor.

2. For de allerede solgte grunde på Århus Ø, hvad har den gennemsnitlige salgspris været? Tallet bedes justeret til 2018 priser, hvis muligt

Der henvises til svar på spørgsmål 3 nedenfor. Dette med baggrund i, at det er vanskeligt at sammenligne salgsprisen på grunde og dermed anvende en gennemsnitsbetragtning, da salgsprisen for en grund afhænger af antal etagemeter, der kan opføres på grunden og hvilke anvendelser og funktioner, der skal være på grunden. Dette er meget forskellig fra grund til grund.

3. Hvad har den gennemsnitlige salgspris været for en etagekvadratmeter på Århus Ø indtil nu?

Den gennemsnitlige salgspris for en etagekvadratmeter på Aarhus Ø har indtil nu været omkring 4.900 kr. Den gennemsnitlige salgspris omfatter salg til alle forskellige former for anvendelse og funktioner (Dokk1, Navitas, erhverv, boliger og herunder almene boliger, kommunale pleje-, ældre- og handicapboliger og daginstitution).

Den gennemsnitlige salgspris er opgjort dels på baggrund af de købesummer, kommunen har modtaget, dels de købesummer, der ligger til grund for de salgsaftaler, Aarhus Kommune har indgået med købere, men hvor købesummen endnu ikke er modtaget.

4. I 2017 var den forventede anlægspris for letbanens etape på 90-100 mio. kr. Hvilken anlægspris regner man med nu?

Der arbejdes fortsat med anlægsoverslag, som ligger inden for 90 -100 mio. kroner. Det er denne økonomiske ramme, der er reserveret inden for økonomimodellen for de bynære havnearealer.

5. Hvis grundene nær de to letbanestop skal få så stor merværdi, at det kan dække udgifterne til letbanens etape, hvor mange etagekvadratmeter skal der så bygges på disse grunde og hvad vil den gennemsnitlige bebyggelsesprocent da blive for dem?

Jf. indledningen af nærværende besvarelse bemærkes det, at i relation til forespørgslen om finansiering via byggeretspriserne er det forudsat, at finansieringen af letbanen på Aarhus Ø skal ske via den gunstige markedsudvikling, og ikke i sig selv og alene via en forøgelse af byggeretspriserne som følge af en letbane på Aarhus Ø.



For så vidt angår den forventede stigning i byggeretspriserne, er der i det aktuelle forslag til udviklingsplan for Indre Aarhus Ø placeret byggeretter svarende til ca. 68.000 etagemeter indenfor 200 meter af de planlagte letbanestop. Der er for den samlede udviklingsplans område (inklusive Pier 2) tale om en bebyggelsesprocent på ca. 200. Der er her tale om boligbyggeretter med en højere pris end gennemsnitsprisen for det samlede Aarhus Ø.

På Pier 3, hvor en udviklingsplanlægning forventes igangsat i løbet af 2020, forventes mulighed for placering af mellem 120.000 og 150.000 etagemeter byggeri indenfor 200 meter af de planlagte letbanestop. Der arbejdes som udgangspunkt her med en fordeling på 70% boliger og 30% erhverv og øvrige formål, og bebyggelsesprocenten vil kunne variere betydeligt alt efter, hvilke funktioner, der placeres indenfor 200-meterszonen. Dette fastlægges i forbindelse med den kommende udviklingsplanlægning.

Med ovenstående forudsætninger for byggeretsetagemeter og bebyggelsesprocenter er det med rapporten "*Gevinster ved investeringer i byliv og bykvaliteter*" fortsat forventningen, at forøgelsen af byggeretspriserne som følge af en letbane på Aarhus Ø sammen med den gunstige markedsudvikling kan finansiere letbanens etape til Aarhus Ø.

6. Hvis budgettet ikke holder, og merværdien ikke kan dække udgifterne, hvordan har man så tænkt underskuddet skal dækkes?

Det forudsættes med henvisning til ovenstående fortsat, at den gunstige markedsudvikling samt forøgelsen af byggeretspriserne kan dække udgifterne til etablering af letbanen til Aarhus Ø.

Det bemærkes samtidig, at det er en forudsætning, at der samlet set er økonomisk balance i byudviklingsprojektet for Aarhus Ø. Dette forventes fortsat muligt.

I det omfang, at det - mod den aktuelle forventning - senere skulle vise sig vanskeligt at opnå økonomisk balance, vil der stadig være muligheder for at forbedre den økonomiske balance

Det kan i for eksempel nævnes, at af indstillingen "*Rekreativ forbindelse Nord — Aarhus Ø, etape 6*" (vedtaget i byrådet d. 9. september 2015) fremgik det, at en beslutning om, hvorvidt fx en omkostningstung kanal skal etableres, først bør tages, når projektet De Bynære Havnearealer er tættere på sin afslutning, og der dermed er mere klarhed over den samlede projektøkonomi. Udgifterne til etableringen af kanalen indgår pt. fortsat i den samlede projektøkonomi.



7. Ud fra den nuværende tidsplan, hvornår vil en eventuel letbane stå klar på Aarhus Ø?

Side 5 af 5

Der forventes fremsendt et beslutningsoplæg til byrådets behandling i løbet af 2019. Derefter vil der være en projekteringsfase, som kan ligge samtidigt med, at Molslinjens flytning forberedes. Molslinjen er tidligst fraflyttet i oktober 2020, og herefter vil selve anlægsarbejdet vare et til to år. Letbanen vil dermed kunne forventes at være færdig i 2022. Mange forskellige forhold kan fortsat påvirke planlægningen, og der arbejdes derfor ikke efter en nøgelfast tidsplan.

8. I budgetforlig 2018-2021 blev det også vedtaget at undersøge mulighederne for en BRT-løsning i stedet for letbane på strækningen. Hvad er status på denne undersøgelse for Aarhus Ø?

I budgetforliget for 2018 blev det besluttet, at det i forbindelse med kommende etaper overvejes, om BRT-løsninger kan være et indledende skridt. Byrådet har den 23. maj 2018 tiltrådt indstilling om Letbaneudbygning og projektafklaring for etape 2. Heri fravælges en BRT-løsning til Aarhus Ø.

En BRT-løsning på strækningen mellem Banegården og Aarhus Ø ville betyde, at der skulle skabes plads til parallelle systemer og/eller en vendeplads og skifefaciliteter, hvilket vil være meget vanskeligt.

9. Skulle det vise sig, at man af en eller anden årsag ikke længere bruger den nævnte rapport som baggrund for sine prognoser, så ønsker vi spørgsmål 5 besvaret to gange – både med tallene for den nævnte rapport og med tal for den aktuelle metode brugt til beregning af gevinster ved byudvikling med letbane

Nøgletallene for den nævnte rapport ligger fortsat til grund for ovenstående prognoser.

Med venlig hilsen

Bünyamin Simsek
Rådmand

/

Bente Lykke Sørensen
Arealudviklingschef