

NOTAT

Dato 4. november 2014  
J. nr. 2014-2417

## Høringsnotat vedr. forslag til lov om Odense Letbane (L 53)

### 1. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til Forslag til lov om Odense Letbane blev den 1. september 2014 sendt i høring hos Advokatsamfundet, Odense Kommune, DI, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Danske Regioner, Dansk Jernbaneforbund, DSB, 3 F, FDM, Fynbus, Forbrugerrådet, HK Trafik og Jernbane, Jernbanenævnet, KL, Landdistrikternes Fællesråd, LO, Rådet for Sikker Trafik, Region Syddanmark, Rigsrevisionen, Trafikselskaberne i Danmark og Statsforvaltningen.

Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 2. oktober 2014. Transportministeriet har modtaget 7 høringssvar, som er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra:

- Dansk Erhverv
- Dansk Handicapforbund
- DSB
- Forbrugerrådet Tænk
- Fynbus
- Region Syddanmark
- Rigsrevisionen

I det følgende gennemgås de indkomne høringssvar i hovedtræk.

*Transportministeriets bemærkninger er anført med kursiv.*

### 2. Høringsvarene

**Dansk Erhverv** skal generelt bemærke, at der i videst muligt omfang bør tages hensyn til adgangen for vejtrafikken herunder også med lastbiler i busser i byggeperioden, og at der i videst muligt omfang bør tages hensyn til adgangen for særtransporter til fx Odense Havn – dvs. overdimensionerede transportere, der højere, bredere og/eller længere end almindelige lastbiltransporter.



*Transportministeriet har anmodet Letbanesekretariatet i Odense Kommune om at redegøre for trafikken i anlægsperioden. Letbanesekretariatet i Odense Kommune har oplyst følgende: "I anlægsperioden for Odense Letbane vil trafikafviklingen tage udgangspunkt i en balancering mellem tid, omkostninger og bygbarhed i forhold til fremkommelighed for trafikanter og tilgængelighed for borgere.*

*Hvor det er vurderet muligt tager trafikafviklingen afsæt i trafiksituation (antal spor) efter letbanens anlæg. Hvor konsekvensen for tid og økonomi ved at opretholde trafik er vurderet for store, er lukning af vejstrækninger foreslået, så anlægsarbejdet overstås hurtigst muligt og vejen kan genåbnes igen.*

*Generelt vil Odense Letbane kun i meget begrænset omfang gå gennem industriområder, ligesom der vil være adgang til Odense Havn af de normale adgangsveje. Det vurderes derfor, at anlæg af Odense Letbane ikke vil have væsentlige gener for erhvervstrafikken og at disse generelt vil blive løst via den valgte model for trafikafvikling."*

**Dansk Handicapforbund** foreslår, at der medtages krav til handicaptilgængelighed, der kan sikre, at passagerer med handicap vil kunne tage Odense Letbane spontant og ligeværdigt, dvs. uden at skulle forhåndsvarsle rejser, fordi der vælges tilgængelighedsløsninger, der kræver hjælp fra andre personer.

**Dansk Handicapforbund** anbefaler Odense Letbane tænkt og udført med samme tilgængelighed som ved Metroen i København, som med reelt niveaufri adgang fra perroner til tog kan benyttes spontant og uafhængigt af hjælp fra andre, og som netop derfor i stort omfang bliver benyttet af virkelig mange kørestolsbrugere, el-scooter-brugere og rollatorbrugere – unge som ældre.

**Dansk Handicapforbund** anbefaler jf. FN's Handicapkonvention Odense Letbane tænkt og udført efter princippet om "Universelt Design" med god, smuk og anonym handicaptilgængelighed; en tilgængelighed for alle, der bliver tænkt og udformet på en sådan måde, at letbanen kan bruges af alle mennesker, uden at der er behov for en tilpasning eller en speciel udformning til mennesker med handicap.

*Som det fremgår af regeringens handicappolitiske handlingsplan for 2013 "Et samfund for alle", vil regeringen sikre, at der skabes så god tilgængelighed som muligt bl.a. på de kommende letbaner. Dette skal fx ske ved, at der gøres brug af tilgængelighedspaneler, tilgængelighedskonsulenter eller lignende, der skal følge letbaneprojekterne og drøfte tilgængelighedsløsninger.*

*Transportministeriet kan oplyse, at Odense Letbane vil blive udført med niveaufri adgang fra perronerne til letbanetogene. I togene indrettes flexområder særlig henvendt til brugere af kørestol, brugere af rollator, til barnevogne*



*mv. Perroner udføres med ramper, ledelinjer mv. i overensstemmelse med behovene hos mennesker med forskellige handicaps.*

*Der vil blive foretaget en tilgængelighedsrevision for det samlede projekt, herunder adgangen til perronerne i byrummet. Handicaporganisationerne vil blive inddraget i forbindelse med tilgængelighedsrevisionen.*

**DSB** forudsætter, at arbejdet med etableringen af letbanen struktureres på en sådan måde, at afviklingen af togdriften påvirkes mindst muligt.

*Transportministeriet har anmodet Letbanesekretariatet i Odense Kommune om at redegøre for trafikken i anlægsperioden. Letbanesekretariatet i Odense Kommune har oplyst følgende:*

*”Letbanen vil på hele strækningen køre i sit eget trace og vil ikke skulle krydse eller på anden måde have direkte interaktion med spor til togdrift.*

*Der er særlig fokus på to steder; Ved Middelfartvej vil letbanen via en bro krydse over banesporet og ved letbanens sydlige del slutter letbanen ved Hjalles Station, hvor der dels skal bygges en stibro for at få let adgang fra letbanens endestation til Hjalles station og dels skal der etableres en ny perron mellem Svendborgbanen og letbanen. Der er søgt om sporspærring hos Banedanmark for sidstnævnte arbejde på et tidspunkt, hvor Odense Kommune også har søgt om sporspærring for en brorenovering.*

*For begge områder gælder, at der er dialog med Banedanmark med henblik på at sikre en minimal påvirkning af den øvrige togtrafik.”*

**Forbrugerrådet Tænk** har anført, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget, men vil gerne opfordre til, at passagerens erfaringer, behov og ønsker inddrages direkte i arbejdet med planlægningen og etableringen af letbanen, herunder indkøb af driftsmateriel. Særligt vigtigt er det, at der sikres let adgang til at benytte letbanen for alle passagerer, herunder også de, der har særlige behov f.eks. mennesker med et handicap. Det vil sige, at stationer og materiel planlægges og indkøbes med disse for øje. Det er også vigtigt, at der sikres hurtig og nem overgang mellem letbanen og andre kollektive transportmidler, da erfaringen viser, at det er skiftesituationerne, der er kritiske for passagerernes lyst til at benytte de kollektive transportformer.

*Transportministeriet skal henvise til regeringens handicappolitiske handlingsplan for 2013, jf. bemærkningerne ovenfor til Dansk Handicapforbund.*

*Transportministeriet kan endvidere oplyse, at det i forbindelse med aftale af 3. juni 2014 mellem Regeringen og Dansk Regioner er blevet besluttet, at der skal gennemføres en analyse af tilbringertrafikken til togene for at sikre en bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Parterne er enige om, at den kollektive trafik skal ses i et helhedsperspektiv, hvor der tages udgangspunkt i,*



*hvordan den samlede kollektive trafik kan gøres til et mere attraktivt alternativ for den enkelte kunde.*

Side 4/5

**FynBus** anfører, at de forstår den foreslåede bestemmelse om ændring af lov om trafikselskaber, således at FynBus efter aftale med Odense Letbane P/S, kan varetage såvel indkøb/udbud som selve letbanedriften af Odense Letbane.

*Transportministeriet skal hertil anføre, at driften af letbanen skal sendes i udbud, jf. EU's udbudsregler.*

**FynBus** forudsætter i den forbindelse, at de opgaver der er nævnt i § 5 i lov om trafikselskaber også udføres af FynBus i forhold til Odense Letbane, også selv om Odense Letbane selv varetager driften. Det drejer sig i praksis om takster og billettering, rejseregler, kundeinformation og markedsføring, koordinering og planlægning samt detailkøreplanlægning.

*Transportministeriet forudsætter, at letbanedriften, uanset den konkrete organisering, i forhold til takster, billetteringssystemer, m.v. vil blive koordineret med den øvrige offentlige servicetrafik således, at det bliver så let for passagerne som muligt at bruge letbanen. Transportministeriet vil følge udviklingen på området og vil i fornødent omfang tilpasse lovgivningen, så der skabes de bedste rammer for en sammenhængende offentlig servicetrafik inklusiv letbanetrafikken.*

**Region Syddanmark** finder, at lovforslaget er i overensstemmelse med de vilkår, som fremgår af principaftalen mellem Staten, Odense Kommune og Region Syddanmark. Region Syddanmark har tiltrådt denne aftale på regionsrådets møde den 26. maj 2014. Det skal dog anføres, at der i bemærkningerne til lovforslaget, afsnit 2.2 anføres, at " Letbanen forventes at kunne åbne i 2020, hvor Nyt Odense Universitetshospital skal stå færdigt." Denne forudsætning kan ikke længere lægges til grund. Anlægsarbejderne til Nyt OUH planlægges indledt i 2016, og de sidste bygninger forventes først taget i brug i 2022. Da letbanen pt. planlægges med et tracé gennem Nyt OUH vil der være en række forhold i de to anlægsprojekter, som forudsætter betydelig gensidig koordinering og som kan indebære behov for justeringer i projekt og tidsplan.

*Transportministeriet kan oplyse, at i og med at anlægsarbejdet på letbanen og sygehusbyggeriet skal foregå samtidig, skal der ske en tæt koordinering mellem projekterne. I udredningsrapporten for Odense Letbane er det forudsat, at begge projekter skulle stå færdigt i 2020. I de seneste planer forventes det nye universitetshospital dog først at stå færdigt i 2022, og der er endnu ikke fastlagt et endeligt design for byggeriet. Dette kan give en ekstra kompleksitet i forhold til at sikre fuld sammenhæng i planerne for de to projekter og ved at letbanen skal køre igennem et byggeområde, når letbanen går i drift.*



*Odense Kommune og Region Syddanmark har i oktober 2014 indgået en aftale om håndtering af grænsefladerne mellem projekterne. Med aftalen er parterne enige om, at letbanen anlægges i den linjeføring gennem hospitalsområdet, som er forudsat i VVM-undersøgelsen for projektet. Det er endvidere parternes vurdering, at det i budgettet for letbaneprojektet afsatte beløb på 130 mio. kr. til følgeomkostninger ved at føre letbanen med kørestrømsanlæg centralt igennem hospitalsområdet er tilstrækkeligt til også at dække evt. meromkostninger i forbindelse med, at Odense Universitetshospital åbner senere end hidtil forventet.*

*Transportministeriet har i forlængelse heraf justeret afsnit 2.2. i lovforslagets bemærkninger.*

**Rigsrevisionen** noterer sig, at lovforslagets indeholder et statsligt tilskud på 1.108 mio. kr. inkl. 30 pct. korrektionsreserve til anlægget (2014-priser). Rigsrevisionen konstaterer, at det entydigt er angivet at tilskuddene opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven. Som anført i bemærkningerne til lovforslaget, har staten tilsynsforpligtigelse som tilskudsgiver i henhold til statens vejledning om effektiv tilskudsforvaltning af 2011. Rigsrevisionen bemærker, at det fremgår af udkastet, at der vil blive indgået en administrationsaftale mellem Transportministeriet og Odense Letbane P/S, der vil beskrive krav, Transportministeriet stiller til Odense Letbane P/S i forbindelse med udmøntningen af statens tilskud.

*Transportministeriet takker for Rigsrevisionens bemærkninger og kan oplyse, at administrationsaftalen er under udarbejdelse og vil blive indgået med Odense Letbane P/S umiddelbart efter selskabets stiftelse.*

### **3. Lovforslaget**

Lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

Derudover er der foretaget andre mindre justeringer i lovforslaget.