

13. september 2013  
Transportministeriet j.nr. 2013-2452

Udkast til

**Forslag**  
til  
**Lov om letbane på Ring 3**

*Kapitel 1*

*Oprettelse af Ring 3 Letbane I/S, definition af anlægget og udarbejdelse af VVM*

**§ 1.** Transportministeren, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune opretter et interessentskab ved navn Ring 3 Letbane I/S.

*Stk. 2.* Transportministeriet ejer 40 pct., Region Hovedstaden ejer 26 pct., Lyngby-Taarbæk Kommune ejer 7,5 pct., Gladsaxe Kommune ejer 7,5 pct., Herlev Kommune ejer 4,0 pct., Rødovre Kommune ejer 1,2 pct., Glostrup Kommune ejer 4,3 pct., Albertslund Kommune ejer 1,9 pct., Brøndby Kommune ejer 2,5 pct., Høje-Taastrup Kommune ejer 0,5 pct., Hvidovre Kommune ejer 0,5 pct., Vallensbæk Kommune ejer 1,9 pct. og Ishøj Kommune ejer 2,2 pct. af Ring 3 Letbane I/S, jf. dog § 14.

*Stk. 3.* Transportministeren indskyder 1.777 mio. kr., Region Hovedstaden indskyder 991 mio.kr., Lyngby-Taarbæk Kommune indskyder 285,1 mio. kr., Gladsaxe Kommune indskyder 286,4 mio. kr., Herlev Kommune indskyder 152,9 mio. kr., Rødovre Kommune indskyder 45,4 mio. kr., Glostrup Kommune indskyder 163,3 mio. kr., Albertslund Kommune 73,9 mio. kr., Brøndby Kommune indskyder 94,6 mio. kr., Høje-Taastrup Kommune 19,4 mio. kr., Hvidovre Kommune indskyder 20,7 mio. kr., Vallensbæk Kommune indskyder 71,3 mio. kr. og Ishøj Kommune indskyder 82,9 mio. kr. i Ring 3 Letbane I/S. Beløbene er angivet i 2013-priser og indeksreguleres med finanslovsindekset indtil stiftelse af Ring 3 Letbane I/S, herefter med Finansministeriets anlægsindeks frem til drift start og derefter med nettoprisindekset.

*Stk. 4.* Transportministeren, Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. stk. 1, stiller vederlagsfrit, midlertidig eller permanent, de arealer, der er nødvendige for letbanens anlæg og drift, til rådighed for Ring 3 Letbane I/S.

*Stk. 5.* Transportministeren, Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. 1, stk. 1, kan efter enstemmig beslutning ændre selskabets navn.

*Stk. 6.* Stiftelsen af Ring 3 Letbane I/S kan i regnskabs- og skattemæssig henseende ske med virkning fra den 1. januar i stiftelsesåret.

*Stk. 7.* Tinglysning og registrering af Ring 3 Letbane I/S' rettigheder kan ske på grundlag af denne lov.

**§ 2.** Ring 3 Letbane I/S forestår projektering af en letbane på Ring 3, herunder gennemførelse af forberedende arbejder.

Stk. 2. Linjeføringen for letbanen på Ring 3 fremgår af bilag. 1.

**§ 3.** Transportministeren skal efter høring af de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1 og Region Hovedstaden udarbejde VVM-redegørelse for letbanen på Ring 3, herunder foretage høring, og andre nødvendige

miljøvurderinger af projektet.

*Stk. 2.* Offentliggørelse af VVM-redegørelse kan ske udelukkende digitalt.

## *Kapitel 2*

### *Metroselskabet I/S som administrator*

**§ 4.** Metroselskabet I/S skal på vegne af Ring 3 Letbane I/S varetage administrations-, projekterings- og udbuds- og kontraktopgaver vedrørende letbanen på Ring 3 samt varetage Ring 3 Letbane I/S' gælds- og formueforvaltning.

*Stk. 2.* Ring 3 Letbane I/S skal indgå en administrationsaftale med Metroselskabet I/S. Det skal fremgå af administrationsaftalen, hvilke opgaver Metroselskabet I/S skal udføre, og hvilken betaling Metroselskabet I/S skal have.

*Stk. 3.* Metroselskabet I/S kan på vegne af Ring 3 Letbane I/S foretage arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med letbanen på Ring 3. Fremgangsmåden skal ske i overensstemmelse med § 21 e i lov om jernbane.

## *Kapitel 3*

### *Ring 3 Letbane I/S' formål og ledelse*

**§ 5.** Ring 3 Letbane I/S' formål er at projektere, anlægge og drive en letbane på Ring 3.

*Stk. 2.* Indgåelse af de første kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligehold, af letbanen på Ring 3 kræver forelæggelse for og godkendelse fra samtlige interessenter.

*Stk. 3.* Tilkøb betales af den eller dem, der ønsker at foretage et tilkøb. Følgende har mulighed for at foretage tilkøb: transportministeren, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for anlæg af en letbane på Ring 3, og som de 11 kommuner, transportministeren og Region Hovedstaden har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af en letbane på Ring 3, uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget.

**§ 6.** Ring 3 Letbane I/S ledes af en bestyrelse på 7 medlemmer, jf. dog § 14.

*Stk. 2.* Transportministeren udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer, Region Hovedstaden udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, udpeger i fællesskab 2 bestyrelsesmedlemmer.

*Stk. 3.* Transportministeren udpeger bestyrelsesformanden. Region Hovedstaden udpeger en næstformand. De 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, udpeger i fællesskab ligeledes en næstformand.

*Stk. 4.* Formanden og næstformændene for bestyrelsen må ikke udføre hverv for selskabet, der ikke er en del af hvervet som bestyrelsesformand og næstformænd. Formanden og næstformændene for bestyrelsen kan dog, hvor der er særligt behov herfor udføre opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre af og for bestyrelsen.

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

**§ 7.** Selskabslovens kapitel 1-3 og 6, 7 og 9 og 20 finder med de tilpasninger, som er en konsekvens af denne lov, anvendelse for Ring 3 Letbane I/S.

**§ 8.** Transportministeren, Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, fastsætter i fællesskab en vedtægt for Ring 3 Letbane I/S, jf. dog § 15. Vedtægten og ændringer i denne skal fastsættes på interessentskabsmøder.

*Stk. 2.* Ring 3 Letbane I/S skal på begæring uden unødigt ophold stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for interessenterne.

**§ 9.** Årsregnskabslovens regler, herunder bestemmelserne for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Ring 3 Letbane I/S.

*Stk. 2.* Ring 3 Letbane I/S' regnskaber revideres af en statsautoriseret revisor, som udpeges af transportministeren, Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, i fællesskab, jf. dog § 16.

**§ 10.** Ring 3 Letbane I/S kan optage lån til finansiering af interessentskabets aktiviteter.

*Stk. 2.* Finansministeren bemyndiges til at dække virksomhedens finansieringsbehov efter stk. 1 gennem statslån. Sådanne lån må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager.

**§ 11.** Forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for Ring 3 Letbane I/S.

#### *Kapitel 4*

##### *Transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S*

**§ 12.** Transportministeren udtræder af Ring 3 Letbane I/S, når letbanen på Ring 3 tages i brug til passagerdrift. I forbindelse med transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S overtager Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, samtlige aktiver og passiver i interessentskabet og indtræder i samtlige interessentskabets rettigheder og pligter.

**§ 13.** Efter transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S ejer Region Hovedstaden 43 pct. og Lyngby-Taarbæk Kommune ejer 12,6 pct., Gladsaxe Kommune ejer 12,6 pct., Herlev Kommune ejer 6,7 pct., Rødovre Kommune ejer 2,0 pct., Glostrup Kommune ejer 7,2 pct., Albertslund Kommune ejer 3,2 pct., Brøndby Kommune ejer 4,2 pct., Høje-Taastrup Kommune ejer 0,9 pct., Hvidovre Kommune ejer 0,9 pct., Vallensbæk Kommune ejer 3,1 pct. og Ishøj Kommune ejer 3,6 pct. af Ring 3 Letbane I/S.

*Stk. 2.* Ejerfordelingen mellem de 11 kommuner, jf. stk. 1, kan ændres ved aftale, såfremt alle 11 kommuner er enige i aftalen.

**§ 14.** Efter transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S ledes interessentskabet af en bestyrelse på 6 medlemmer, hvoraf Region Hovedstaden udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, i fællesskab udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer.

*Stk. 2.* De 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, udpeger i fællesskab bestyrelsesformanden og Region Hovedstaden udpeger næstformanden.

*Stk. 3.* Udpegning af formand og næstformand sker efter enig beslutning mellem de to interessenter blandt de af interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer.

**§ 15.** Efter transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S fastsætter Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, en revideret vedtægt for Ring 3 Letbane I/S.

**§ 16.** Efter transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S skal Ring 3 Letbane I/S' regnskaber revideres af en statsautoriseret revisor, som udpeges af Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, i fællesskab.

## Kapitel 5

### *Byggelinjer, forbud, fremrykket ekspropriation og gæsteprincippet*

**§ 17.** Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre det i § 2 nævnte anlæg. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år. Ring 3 Letbane I/S afholder alle omkostninger i forbindelse med pålæg om byggelinjer og offentliggørelsen heraf efter § 19.

*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.

**§ 18.** Transportministeren kan, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer, nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af det i § 2 nævnte anlæg, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 17, stk. 2. Et sådant forbud kan 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.

*Stk. 3.* Klage over nedlæggelse af forbud skal ske senest fire uger, efter at meddelelsen er kommet frem til pågældende.

*Stk. 4.* Klage over en afgørelse om forbud fritager ikke klageren for at efterkomme forbuddet. Transportministeren kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

**§ 19.** Transportministeren skal i stedlige nyhedsmedier offentliggøre byggelinjepålæg efter § 17. 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 klagesagen, skal byggelinjepålægget tinglyses med angivelse af hjemmel.

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

*Stk. 5.* Byggelinjepålæg skal fra offentliggørelsen respekteres af ejendommens ejere og brugere, 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 § 17, skal bygherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

**§ 20.** Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 17 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 Ring 3 Letbane I/S' vegne mod erstatning. Ring 3 Letbane I/S afholder alle omkostninger hertil.

*Stk. 2.* Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 17 kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren på vegne af Ring 3 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 det areal, der er pålagt byggelinjer efter § 17 kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Tilsvarende gælder hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de situationer, der er nævnt i stk. 2.

*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 taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 57-58 i lov om offentlige veje. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter i så fald erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder bestemmelserne i §§ 58a-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 seks måneder efter at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

**§ 21** Transportministeren kan på vegne af Ring 3 Letbane I/S efter anmodning fra ejeren, i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægget nævnt i § 2, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Ring 3 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.

*Stk. 3.* Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse.

**§ 22.** Bestemmelsen i § 106 i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med projektering og forberedende arbejder på Ring 3 Letbane, jf. § 2.

## Kapitel 6

### *Delegation og ikrafttræden*

**§ 23.** Transportministeren kan bemyndige Ring 3 Letbane I/S til at udøve ministerens beføjelser i denne lov

**§ 24.** Loven træder i kraft den xxx .



## **Bemærkninger til lovforslaget**

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

- 1. Indledning*
- 2. Baggrund for forslaget*
  - 2.1 Politiske aftaler og aktstykker*
  - 2.2 Letbane på Ring 3*
- 3. Lovforslagets indhold*
  - 3.1. Ring 3 Letbane I/S*
  - 3.2. Metroselskabets som administrator*
  - 3.3. Projekteringen af letbanen på Ring 3*
  - 3.4. Transportministerens udtræden af interessentskabet*
  - 3.5. Byggelinjer, forbud, fremrykket ekspropriation, forholdet til grundlovens § 73 og gæsteprincippet*
- 4. Om kommunal og regional låntagning til Ring 3 Letbane*
- 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og region*
- 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 8. Miljømæssige konsekvenser*
- 9. Forholdet til EU-retten*
- 10. Høring*
- 11. Sammenfattende skema*

#### *1. Indledning*

Lovforslaget indebærer, at der kan oprettes et interessentskab, Ring 3 Letbane I/S af transportministeren, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune. Ejerfordelingen i interessentskabet er som



følger: transportministeren 40 pct., Region Hovedstaden 26 pct. Lyngby-Taarbæk Kommune 7,5 pct., Gladsaxe Kommune 7,5 pct., Herlev Kommune 4,0 pct., Rødovre Kommune 1,2 pct., Glostrup Kommune 4,3 pct., Albertslund Kommune 1,9 pct., Brøndby Kommune 2,5 pct., Høje-Taastrup Kommune 0,5 pct., Hvidovre Kommune 0,5 pct., Vallensbæk Kommune 1,9 pct. og Ishøj Kommune 2,2 pct.

Lovforslaget fastlægger hvilke regler, der skal gælde for Ring 3 Letbane I/S, herunder interessentskabets formål, som er at projektere, anlægge og drive en letbane på Ring 3. De selskabsretlige rammer for interessentskabet fastlægges i lovforslaget, herunder at transportministeren udtræder af interessentskabet når letbane tages i brug til passagerdrift. Ring 3 Letbane I/S skal udbyde både anlæg og drift af letbanen. Lovforslaget indeholder hjemmel til, at Ring 3 Letbane I/S kan projektere og gennemføre forberedende arbejder på letbanen på Ring 3. Når VVM- redegørelsen er færdiggjort vil der blive fremsat et ændringsforslag til dette lovforslag, som indebærer, at anlægget kan igangsættes.

Lovforslaget indebærer endvidere, at Metroselskabet I/S på vegne af Ring 3 Letbane I/S skal varetage alle administrations, projekterings, udbuds- og kontraktopgaver vedrørende letbanen på Ring 3.

Endvidere indebærer lovforslaget, at Ring 3 Letbane I/S kan nedlægge byggelinjer og forbud samt foretage fremrykket ekspropriation.

Endelig præciserer lovforslaget, at gæsteprincippet finder anvendelse.

## *2. Baggrund for forslaget*

### *2.1 Politiske aftaler og aktstykker*

I Aftale om En grøn transportpolitik fra januar 2009 samt Aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010 er der afsat 1,5 mia. kr. til et statsligt bidrag til en kollektiv trafikløsning i Ring 3. På baggrund af en rapport udarbejdet af COWI, der sammenligner en letbane med en højklasset busløsning (BRT), indgik staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner langs med Ring 3 (Ringby-samarbejdet) den 29. juni 2011 en samarbejdsaftale om at arbejde videre med anlæg af en letbane og udarbejde beslutningsgrundlag herfor.

Ved akt 5 af 8. november 2011 tiltrådte Finansudvalget, at staten forlods ydede et bidrag til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for en letbane på Ring 3.

Ved akt 130 af 14. august 2013 tiltrådte Finansudvalget, at staten betaler 22 mio. kr. til Metroselskabet I/S for igangsættelse og varetagelse af forberedende arbejder i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3 i interimperioden (den midlertidige periode) frem til Ring 3 Letbane I/S kan stiftes.

Transportministeriet og Ringby-samarbejdet har i marts 2013 offentliggjort ”Udredning om Letbane på Ring 3” udarbejdet af Metroselskabet. Herefter blev der den 20. juni 2013 indgået en principaftale mellem Staten ved Transportministeriet, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune om anlæg og drift af en letbane på Ring 3. Principaftalen er vedlagt som bilag 1 til dette lovforslag.

Principaftalen danner udgangspunktet for nærværende lovforslag, idet den endelige godkendelse af projektet og VVM-redegørelsen dog ikke som anført i principaftalen, alene vil ske ved godkendelse fra transportministeren, men vil kræve et ændringsforslag og dermed vedtagelse i Folketinget.



## *2.2 Letbane på Ring 3*

Letbanen på Ring 3 er 27 km lang og strækker sig fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd og har 27 stationer. Letbanens linjeføring med angivelse af stationer fremgår af bilag 1. I Lyngby-Taarbæk Kommune indgår en alternativ linjeføring gennem DTU i den videre planlægnings- og projekteringsproces. Den alternative linjeføring har én station ekstra og er ca. en halv km længere end hovedalternativet. Den alternative linjeføring vil blive medtaget i VVM-vurderingen. Beslutning om linjeføring ved DTU skal senest træffes, således at den valgte linjeføring kan indgå i ændringsloven. Valg af den alternative linjeføring forudsætter tilkøb. Letbanens linjeføring med angivelse af stationer, inkl. den alternative linjeføring ved DTU, fremgår af bilag 1.

Formålet med etablering af en letbane på Ring 3 er først og fremmest at styrke udviklingen i Hovedstadsregionen. En letbane vil kunne medvirke til at skabe vækst i Ringbykommunerne og dermed i Hovedstadsregionen. De kommende stationer på letbanen vil således udgøre både en forudsætning for og en katalysator i udviklingen af en række nye byområder i de involverede kommuner.

Samtidig kan letbanen skabe grobund for fornyelsen af en række byrum med bedre og mere attraktive forhold både for de bløde trafikanter og for beboerne og de handlende i Ring 3's tætte bydele. Alle i området får glæde af et fredeligere og samtidig mere levende bymiljø.

Letbanen vil desuden yde et væsentligt bidrag til at øge mobiliteten både for de lokale beboere, arbejdspladser og studiepladser m.v. og for en betydelig del af Hovedstadsregionens befolkning. Letbanen gør det således lettere og hurtigere at komme omkring i regionen. Letbanen forbinder fingerbyerne på tværs med nye trafikknudepunkter i Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup, Vallensbæk og Ishøj og danner sammen med den effektive S-togsbetjening af fingrene og et omfattende lokalt busnet et sammenhængende kollektivt trafiknet til gavn for betydelige dele af Hovedstadsregionens befolkning. Prioritering af trafikknudepunkterne på letbanens strækning ved Glostrup og Herlev stationer er væsentlig for forbedring af den kollektive trafik og har stor betydning for såvel letbanens, S-togs, Regionaltogs og bussernes passagertal.

Samtidig forbinder letbanen vigtige uddannelsesinstitutioner i Ringbykommunerne og to af regionens store hospitaler, Herlev og Glostrup, både med befolkningen i Ringbyområdet og gennem et sammenhængende net af effektive kollektive trafikforbindelser med en stor del af Hovedstadsregionens befolkning.

Letbanen vil desuden kunne medvirke til at forbedre miljøforholdene, dels ved at få flere til at lade bilen stå og i stedet bruge den kollektive trafik, dels ved brugen af en renere teknologi, både når det gælder energiforbrug, og for så vidt angår begrænsning af støj og andre lokale gener.

Endelig vil etablering af letbanen medvirke til at øge beskæftigelsen både i anlægsperioden og i driftsperioden.

Letbanen på Ring 3 forventes at kunne åbne for passagerdrift i 2020/2021. Som led i den detaljerede planlægning og projektering vil der være fokus på om muligt at opnå en tidligere åbning af letbanen for passagerer.

## *3. Lovforslagets indhold*

Lovforslaget er en kombineret projekteringslov og selskabslov. Lovforslaget giver hjemmel til at oprette Ring 3 Letbane I/S og fastsætter regler for interessentskabets formål, ledelse m.v.

Lovforslaget giver hjemmel til, at det nyoprettede interessentskab kan foretage projektering samt gennemføre forberedende arbejder på letbanen på Ring 3, jf. tillige principaftalen og akt 130 af 14. august 2013. Med henblik på at opnå den forudsatte fremdrift i projektet er det således nødvendigt, at Ring 3 Letbane I/S parallelt med projektering og udarbejdelse af VVM-redegørelse gennemfører bl.a. geotekniske undersøgelser, opmålinger, forberedelse og igangsætning af ledningsomlægninger samt de dertil knyttede midlertidige vej- og trafikomlægninger samt forberedelse af arealerhvervelser og arkæologiske undersøgelser. Ligesom det er nødvendigt som led i projekteringen at udarbejde udbudsmateriale og forberede og indlede udbud af anlæg og drift af letbanen.

I principaftalen er det beregnet, at de forberedende arbejder i perioden forud for den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen, jf. den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 2, vil udgøre ca. 265 mio.kr. (2013-priser). Omkostningerne indgår i det samlede anlægsbudget.

Desuden kan der allerede i projekteringsfasen nedlægges byggelinjer og forbud for at beskytte projektet mod potentielle fordyrelser. Endelig kan der efter anmodning fra ejere af ejendomme, der berøres særligt indgribende af anlægget, i særlige tilfælde foretages fremrykket ekspropriation for at beskytte udsatte naboer i særlige situationer. Endelig præciseres det, at gæsteprincippet finder anvendelse allerede i projekteringsfasen.

### *3. 1. Ring 3 Letbane I/S*

Det foreslås, at der oprettes et interessentskab, Ring 3 Letbane I/S. Interessentskabet oprettes af transportministeren, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune. Ejerfordelingen i interessentskabet bliver følgende: transportministeren 40 pct., Region Hovedstaden 26 pct., Lyngby-Taarbæk Kommune 7,5 pct., Gladsaxe Kommune 7,5 pct., Herlev Kommune 4,0 pct., Rødovre Kommune 1,2 pct., Glostrup Kommune 4,3 pct., Albertslund Kommune 1,9 pct., Brøndby Kommune 2,5 pct., Høje-Taastrup Kommune 0,5 pct., Hvidovre Kommune 0,5 pct., Vallensbæk Kommune 1,9 pct. og Ishøj Kommune 2,2 pct. Ejerandelene er beregnet ud fra parternes samlede økonomiske bidrag til projektet.

I henhold til principaftalen, jf. bilag 1, er det aftalt at de 11 kommuner etablerer et borgmesterforum til koordinering af kommunernes valg af repræsentanter til bestyrelsen samt afklaring af kommunernes fælles mandater for deltagelse i interessentskabsmøder og bestyrelsesmøder mv. Borgmesterforummet etableres formelt ved indgåelse af en ejeraftale, jf. selskabslovens § 82. Aftalen tiltrædes af transportministeren og Region Hovedstaden. Via ejeraftalen får kommunerne mulighed for at kunne tale med én stemme på interessentskabsmøderne m.v. i Ring 3 Letbane I/S og stemmemæssigt vægte som én interessent.

Det er forudsat, at de berørte kommuners og Region Hovedstadens andele af anlægsomkostningerne ikke medtages under det kommunale og regionale anlægsloft.

Det foreslås, at interessentskabet, Ring 3 Letbane I/S' formål er at projektere, anlægge og drive en letbane på Ring. Anlæg og drift af letbanen skal udbydes i henhold til de gældende EU-regler, Udbudsdirektivet og PSO-forordningen.

I forbindelse med dette lovforslag foreslås det, at interessentskabet får hjemmel til at projektere anlægget samt at foretage forberedende arbejder, herunder geotekniske undersøgelser, opmåling, forberedelse og igangsætning af ledningsomlægninger og de dertil knyttede midlertidige vej- og trafikomlægninger samt forberedelse af arealerhvervelser og arkæologiske undersøgelser mv. Først efter at VVM-redegørelsen er færdig og et ændringsforslag til dette lovforslag om bemyndigelse til at anlægge letbanen på Ring 3 er vedtaget, vil interessentskabet kunne anlægge letbanen.

Det foreslås, at Ring 3 Letbane I/S skal ledes af en bestyrelse på 7 medlemmer, hvor transportministeren udpeger 3, Region Hovedstaden 2 bestyrelsesmedlemmer og de 11 kommuner i fællesskab udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer. Transportministeren udpeger formanden og Region Hovedstaden og de 11 kommuner i fællesskab udpeger hver en næstformand. Udpegning af formand og næstformænd sker efter forudgående orientering af de øvrige interessenter. Formand og næstformænd forbereder i fællesskab bestyrelsens møder.

### *3. 2. Metroselskabets som administrator*

Det foreslås, at Metroselskabet I/S skal varetage samtlige administrationsopgaver for Ring 3 Letbane I/S. Metroselskabet har indtil nu varetaget sekretariatsfunktionen for Ringby-samarbejdet og Transportministeriet i forbindelse med udarbejdelse af udredningen om Letbane på Ring 3. Grundet Metroselskabets ekspertise med store anlægsprojekter og deres viden om letbaner, er det fundet hensigtsmæssigt, at de fortsætter med at være den udførende part i de kommende faser. På den måde udnyttes den eksisterende viden og der opbygges ikke flere trafikorganisationer. Metroselskabet skal således også stå for at bringe kontrakter om anlæg og drift i udbud.

I første omgang er det projekteringen og de forberedende arbejder samt bistand til udarbejdelse af VVM-redegørelsen som Metroselskabet I/S på Ring 3 Letbane I/S' vegne skal udarbejde.

Metroselskabet skal således i relation til letbanen på Ring 3 arbejde for Ring 3 Letbane I/S' bestyrelse i henhold til en administrationsaftale som skal indgås mellem de to parter. I administrationsaftalen skal det nærmere beskrives hvilke opgaver Metroselskabet I/S skal varetage for bestyrelsen for Ring 3 Letbane I/S samt hvilken betaling Metroselskabet skal modtage for opgavevaretagelsen.

I tilfælde af, at der opstår uenighed mellem Metroselskabet I/S' direktion og bestyrelsen for Ring 3 Letbane I/S, som parterne ikke selv kan løse, vil bestyrelsen for Ring 3 Letbane I/S kunne indbringe spørgsmålet for interessenterne.

Desuden vil der i henhold til lovgrundlaget for Metroselskabet I/S skulle ske en ansvarsmæssig og økonomisk, herunder regnskabsmæssig adskillelse af opgaven vedrørende letbanen på Ring 3 og selskabets øvrige aktiviteter.

Metroselskabet vil desuden skulle varetage Ring 3 Letbane I/S' gælds- og formueforvaltning. Det skal i den forbindelse nævnes, at Metroselskabet har indgået en aftale med Sund & Bælt Partner A/S om varetagelse af selskabets daglige finansforvaltning, herunder selskabets låneoptagelse.

Det er forudsat, at Ring 3 Letbane I/S behandler moms efter samme principper som Metroselskabet I/S. Det betyder, at Ring 3 Letbane I/S er momsplichtig for udlejning af letbanen og driftsmateriel, hvilket giver Ring 3 Letbane I/S fradrag for momsen på anlægsomkostninger og investeringer i driftsmateriel. Den momsplichtige

leje fastsættes ud fra nettodriftsoverskuddet i Ring 3 Letbane I/S. Den udpegede driftsoperatør udfører personbefordring, som er momsfri. Driftsoperatøren får derfor efter gældende regler en begrænset fradragsret for moms på leje. Driftsoperatøren skal også betale lønsumsafgift.

### *3.3. Projekteringen af letbanen på Ring 3*

Det foreslås, at Ring 3 Letbane I/S får bemyndigelse til at forestå projekteringen af en letbane på Ring 3. Der skal således arbejdes videre ud fra den udredning, der er lavet om projektet og den indgåede principaftale, herunder de omtalte justeringer af projektet og afklaringen af linjeføringen ved DTU. Der skal således foretages en projektering med henblik på udbud af såvel anlæg som drift af letbanen. Ligesom der skal foretages en række forberedende arbejder samt udarbejdes en VVM-redegørelse for letbanen på Ring 3. Ring 3 Letbane I/S skal som bygherre forestå det praktiske arbejde omkring udarbejdelse af VVM-redegørelsen med henblik på, at Transportministeriet foretager myndighedsbehandlingen, jf. den foreslåede bestemmelse i § 3.

I forbindelse med ændringsloven vil det blive vurderet, hvorledes lokalplanlægningen bedst kan gennemføres med henblik på at sikre en hensigtsmæssig anlægsproces. Ligesom det vil blive vurderet, hvorledes de nødvendige bustilpasninger bedst kan tilrettelægges.

Forhandlingerne med ledningsejerne forudsættes indledt som led i de forberedende arbejder. Derfor er der foreslået, at arbejder på ledninger i eller over de berørte veje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med projekteringen og de forberedende arbejder bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

### *3.4. Transportministerens udtræden af interessentskabet*

Det foreslås, at transportministeren udtræder af Ring 3 Letbane I/S, når letbanen tages i brug til passagerdrift. Det foreslås endvidere, at Region Hovedstaden og de 11 kommuner overtager samtlige aktiver og passiver i interessentskabet og indtræder i samtlige interessentskabets rettigheder og pligter i forbindelse med transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane. Staten overdrager således vederlagsfrit sin andel af interessentskabet til Region Hovedstaden og de 11 kommuner og samtidig fritages staten for alle forpligtelser, som måtte påhvile interessentskabet.

Efter statens udtræden bliver ejerfordelingen følgende: Region Hovedstaden 43 pct. og de 11 kommuner i fællesskab 57 pct. Bestyrelsen reduceres til 6 medlemmer og hver af interessenterne udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Bestyrelsesformanden udpeges af kommuner og næstformanden af Region Hovedstaden. Udpegning af formand og næstformand forudsætter enighed mellem interessenterne. De to interessenter fastsætter en revideret vedtægt for interessentskabet og fastsætter hvilke regnskabs- og revionsregler, der skal gælde.

### *3.5. Byggelinjer, forbud, fremrykket ekspropriation, forholdet til grundlovens § 73 og gæsteprincippet*

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom uden, hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Med de foreslåede bestemmelser skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til at erhverve de fornødne arealer til brug for letbanen på Ring 3, men dog kun hvis der er tale om, at ejeren anmoder om dette, jf. § 20, stk. 2 og § 21. Der er tale om fremrykket ekspropriation, idet det er forventningen, at den pågældende ejendom i anlægsfasen vil skulle eksproprieres. Med de foreslåede hjemler får ejeren mulighed for at anmode om fremrykket ekspropriation, det er dog et krav, at foreligger særlige grunde hos ejeren for at en fremrykket ekspropriation kan imødekommes. Denne mulighed foreslås af hensyn til eventuelle ejere af ejendomme, der skal eksproprieres, og hvor der kan foreligge særlige tvingende grunde til, at ekspropriationen bør fremrykkes, fx som følge af sygdom og lignende.

Det foreslås endvidere, at transportministeren får bemyndigelse til at sikre de nødvendige arealer til projektering af letbanen på Ring 3 ved at kunne pålægge byggelinjer, udstede forbud og eventuelt overtage et areal.

Det præciseres, at gæsteprincippet finder anvendelse. Letbanen anvender overvejende vejarealet. Anlæg af letbanen vil mange steder kræve omlægning af ledninger i vejen, og ledningsejere, hvis ledningerne er placeret i vejen, uden at der er betalt vederlag herfor, vil i medfør af gæsteprincippet skulle betale for omlægningen. For at undgå tvivl om gæsteprincippets anvendelse, fordi flytningen af ledninger skyldes letbaneanlæg, er der i lovforslaget medtaget en udtrykkelig bestemmelse herom, jf. den foreslåede bestemmelse i § 22.

#### *4. Om kommunal og regional låntagning til Ring 3 Letbane*

Region Hovedstaden indskyder 991 mio. kr. og de 11 kommuner indskyder tilsammen 1.296 mio. kr. i Ring 3 letbane I/S. Beløbene er angivet i 2013-priser, som indeksreguleres med finanslovsindekset frem til stiftelse af Ring 3 Letbane I/S og herefter med Finansministeriets anlægsindeks indtil driftsstart og herefter med nettoprisindekset.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er indstillet på, at de 11 kommuner finansierer deres del ved henholdsvis et indskud i interessentskabet i perioden 2014-2016, som udgør minimum 15 pct. af deres andel af anlægsomkostningerne, mens de resterende 85 pct. først indskydes i selskabet over en 40 årig periode. Kommunernes forudbetaling udgør 195 mio. kr. som indskydes i en periode på tre år fra selskabets stiftelse (2014 - 2016), dvs. 65 mio. kr. pr år. Umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, som udgør 59 mio. kr. Det årlige indskud er fastsat således, at kommunernes andel af anlægsgælden skal være tilbagebetalt i løbet af 40 år fra lånoptagelsestidspunktet.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er indstillet på, at Region Hovedstaden finansierer deres del ved henholdsvis et indskud i selskabet senest i 2019, som udgør minimum 15 pct. af deres andel af anlægsomkostningerne, mens de resterende 85 pct. først indskydes i selskabet over en 40 årig periode. Regionens forudbetaling som udgør 150 mio. kr. indskydes senest i 2019, og umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, som udgør 50 mio. kr. Det årlige indskud er fastsat således, at regionens andel af anlægsgælden skal være tilbagebetalt i løbet af 40 år fra lånoptagelsestidspunktet.

Ring 3 Letbane I/S optager lån til finansiering af anlægsaktiviteterne, herunder til re- og investeringer i anlæg. Lånene optages efterhånden som behovet opstår med henblik på at minimere låneomkostningerne. Lån til reinvesteringer i anlæg vil således skulle optages væsentligt senere end lån til etablering af anlæg. Lånene tilbagebetales gennem afdrag fra staten, regionen og kommunerne. Betalingsprofilen er forudsat således, de enkelte lån er tilbagebetalt senest 40 år fra lånoptagelsestidspunktet.

Med hjemmel i § 58 i den kommunale styrelseslov samt i §§ 26 og 27 i lov om regioner og nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab er økonomi- og indenrigsministeren bemyndiget til at fastsætte regler om kommunernes og regionernes låntagning.

Efter reglerne i Økonomi- og Indenrigsministeriets lånebekendtgørelser henregnes den del af lån optaget af selskaber med kommunal eller regional deltagelse, som kan henføres til kommunen og regionen, til kommunens og regionens låntagning.

En kommunal og regional hæftelse for andele af lån optaget af et interessentselskab kræver således enten ledig låneramme eller lånedispensation fra Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er i den forbindelse indstillet på at give Region Hovedstaden og kommunerne lånedispensation, dvs. dispensation til deponeringsfritagelse, således at lån optaget af Ring 3 Letbane I/S ikke henregnes til Region Hovedstaden og kommunernes låntagning.

Det er Ring 3 Letbane I/S, der på de 11 kommuners og Region Hovedstadens vegne optager lån.

En ansøgning til Økonomi- og Indenrigsministeriet om dispensation til deponeringsfritagelse for letbaneselskabets låntagning til startanlægsindskud samt anlægsindskud ved evt. fordyrelser og tilkøb er således betinget af Ring 3 Letbane I/S' godkendelse samt kommunernes og Region Hovedstadens egenfinansiering på minimum 15 pct.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er indstillet på at give Region Hovedstaden og kommunerne dispensation til låntagning med en maksimal løbetid på op til 40 år uden mulighed for afdragsfrihed, når det gælder låntagning til finansiering af anlægsudgifter optaget i Ring 3 Letbane I/S. Der kan ikke lånes til driftsudgifter.

Vilkårene for låntagning skal i øvrigt følge ministeriets lånebekendtgørelser. Dispensation herfra forudsætter en konkret ansøgning.

Til låntagningen vil der blive knyttet den betingelse, at Ring 3 Letbane I/S årligt indberetter til Økonomi- og Indenrigsministeriet om Region Hovedstadens og de 11 kommuners individuelle og samlede låntagning i forhold til deres ejerskab af Ring 3 Letbane I/S.

##### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og region*

Parterne har i Principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3 af 20. juni 2013 aftalt at afsætte følgende bidrag til finansieringen af anlægsomkostningerne inkl. korrektionsreserver:

Staten v/ transportministeren 1.777 mio. kr.,

Region Hovedstaden 991 mio. kr.

De involverede kommuner til sammen 1.296 mio. kr.

Beløbene er angivet i 2013-priser og indeksreguleres med finanslovsindekset indtil stiftelse af Ring 3 Letbane I/S, herefter med Finansministeriets anlægsindeks frem til drift start og derefter med nettoprisindekset.

Det er aftalt, at hver af parterne selv fastsætter størrelsen af deres korrektionsreserve. Staten har i overensstemmelse med statens regler for ny anlægsbudgettering besluttet at afsætte en korrektionsreserve på 30 pct., svarende til øvrige statslige anlægsprojekter. Kommunerne og regionen afsætter en korrektionsreserve på 15 pct. inklusiv den aftalte målsatte besparelse på 3 pct.

Regionens og kommunernes korrektionsreserver samt 10 pct. af statens 30 pct. korrektionsreserve forudsættes indskudt i selskabet sammen med indskud til finansiering af anlægsomkostningerne. Korrektionsreserven er budgetmæssigt bundet, således at træk på denne reserve kun vil kunne ske i samme forhold som parternes ejerandele og kun efter forelægning for ejerne, det vil sige staten, kommunerne og regionen. De resterende 20 af statens 30 pct. korrektionsreserve indskydes i en central anlægsreserve i statslig regi. Træk fra denne reserve vil kunne ske efter samme principper, som gælder for de i selskabet indskudte reserver.

Det er aftalt, at Region Hovedstadens og kommunernes indskud i selskabet sker i form af et engangsindskud på minimum 15 pct. af deres respektive andele af det samlede anlægsbudget inklusiv korrektionsreserve kombineret med faste årlige indskud.

Region Hovedstadens forudbetaling indskydes senest i 2019, og umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, der fastsættes således, at Region Hovedstadens andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år (2020 - 2059). Kommunernes forudbetaling indskydes i en periode på tre år fra selskabets stiftelse (2014 -2016). Umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, der fastsættes således, at kommunernes andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år (2017 - 2056).

Region Hovedstadens og kommunernes indskud er derved følgende:

Mio.kr. 2013 priser	Procentvis fordeling	Indskud 2014-16, pr. år	Indskud 2014-16, i alt	Årligt indskud kommunerne: 2017-2056 Region Hovedstaden: 2020-2059
Kommunerne i alt	100	65	195	59
Albertslund	5,7	3,7	11,1	3,3
Brøndby	7,3	4,7	14,2	4,3
Gladsaxe	22,1	14,4	43,1	13,0
Glostrup	12,6	8,2	24,6	7,4
Herlev	11,8	7,7	23,0	7,0
Hvidovre	1,6	1,0	3,1	1,0
Høje-Taastrup	1,5	1,0	2,9	0,9
Ishøj	6,4	4,2	12,5	3,7
Lyngby-Taarbæk	22,0	14,3	42,9	13,0
Rødovre	3,5	2,3	6,8	2,1
Vallensbæk	5,5	3,6	10,7	3,3
Region Hovedstaden	100	-	150*	50



\*2019

Det er aftalt, at Ring 3 Letbane l/S forestår finansieringen af anlægsomkostningerne for letbanen gennem optagelse af lån. Statens indbetalinger samt Region Hovedstadens og kommunernes årlige indskud fastlægges ved stiftelsen af interessentskabet i en betalingsplan, hvori også principperne for eventuelle reguleringer af anlægs- og finansieringsomkostningerne fastlægges.

Anlægsoverslaget for letbanen på Ring 3 er 3.418 mio. kr. eksklusiv korrektionsreserver.

Heraf udgør de forberedende arbejder ca. 265 mio. kr. De forberedende arbejder er forudsat anvendt i perioden forud for den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen, når resultatet af udbuddet af de store anlægs- og leverandørkontrakter kendes og dermed de samlede økonomiske konsekvenser af projektets gennemførelse.

De forberedende arbejder omfatter:

- Stiftelse af selskab
- Udarbejdelse af VVM mv.
- Udbud rådgiverkontrakter
- Opmålinger
- Geotekniske undersøgelser m.v.

I de ca. 265 mio. kr. er medtaget geotekniske undersøgelser, men i øvrigt ikke fysiske arbejder i marken.

Anlægsoverslaget forudsætter en optimal fremdrift for anlægsprojektet hvilket medfører reduceret kapacitet for vejtrafikken på Ring 3, eksempelvis fra fire til to eller ingen spor på delstrækninger for at skabe et tilpas stort arbejdsareal, en daglig udvidelse af arbejdstiden samt vinterarbejde.

Parterne har aftalt, at der som led i detaljeringen af projektet skal søges opnået en besparelse på 3 pct., fx gennem optimering af de trafikale forhold på Ring 3, begrænsning af stationsudstyr, begrænsning af opstillingsspor på Kontrol- og Vedligeholdelsescentret, mv.

Parterne hæfter for uforudsete udgifter i forhold til det fastlagte anlægsbudget i forhold til deres respektive ejerandele i selskabet, dvs. staten hæfter for 40 pct., Region Hovedstaden for 26 pct. og kommunerne for 34 pct. Af de forberedende arbejder hæfter staten således for ca. 106 mio. kr., Region Hovedstaden hæfter for ca. 69 mio. kr. og kommunerne hæfter for ca. 90-128 mio. kr.

Ud over de egentlige anlægsomkostninger kommer driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.339 mio. kr. (2013-priser, beløbene opskrives med statens anlægsindeks).

De driftsrelaterede anlægsinvesteringer omfatter rullende materiel, kontrol- og vedligeholdelsescenter, prøvedrift, m.v.

De driftsrelaterede anlægsinvesteringer finansieres af kommunerne (57 pct.) og Region Hovedstaden (43 pct.) som et led i finansieringen af driften.

## *6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Projektet øger mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Letbanen vil kunne øge mobiliteten for erhvervslivet.

Som følge af gæsteprincippets anvendelse vil ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges i forbindelse med projekteringen og de forberedende arbejder på letbanen på Ring 3, skulle betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er anslået til 750 mio. kr. Udgiften dækker både projekteringsfasen og den kommende anlægsfase. Størstedelen af udgifterne vil være i anlægsfasen.

#### *7. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### *8. Miljømæssige konsekvenser*

De miljømæssige konsekvenser ved en letbane på Ring 3 vil blive kortlagt i en VVM-redegørelse og miljøvurdering. Når VVM-redegørelsen og miljøvurderingen er udarbejdet og har været i høring, vil de væsentligste miljøforhold i såvel anlægsfasen og i driftsfasen blive beskrevet i det ændringsforslag som til sin tid vil blive fremsat til dette lovforslag.

#### *9. Forholdet til EU-retten*

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

VVM-undersøgelsen skal opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen skal endvidere opfylde kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206, side 7-50) og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) (EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.)

Forslaget er endvidere omfattet af loven om miljøvurdering af planer og programmer (lovbekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013).

#### *10 Høring*

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Albertslund Kommune, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Danske Advokater, Brøndby Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk byggeri, Dansk cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap forbund, Danske handicaporganisationer, Dansk jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Regioner, DI Transport, DSB, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund, Friluftsrådet, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Herlev Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Håndværksrådet, Ishøj Kommune, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Lyngby-Taarbæk Kommune, Metroselskabet I/S, Movia, NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik, Region Hovedstaden Rødovre Kommune, Trafikselskaberne i Danmark og Vallensbæk Kommune,

## 11. Sammenfattende skema

**Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser**

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		<p>Staten v/ transportministeren 1.777 mio. kr., Region Hovedstaden 991 mio. kr., Lyngby-Taarbæk Kommune indskyder 285,1 mio. kr., Gladsaxe Kommune indskyder 286,4 mio. kr., Herlev Kommune indskyder 152,9 mio. kr., Rødovre Kommune indskyder 45,4 mio. kr., Glostrup Kommune indskyder 163,3 mio. kr., Albertslund Kommune 73,9 mio. kr., Brøndby Kommune indskyder 94,6 mio. kr., Høje-Taastrup Kommune 19,4 mio. kr., Hvidovre Kommune indskyder 20,7 mio. kr., Vallensbæk Kommune indskyder 71,3 mio. kr. og Ishøj Kommune indskyder 82,9 mio. kr. (Beløbene er angivet i 2013-priser og indeksreguleres med finanslovsindekset indtil stiftelse af Ring 3 Letbane I/S, herefter med Finansministeriets anlægsindeks frem til drift start og derefter med nettoprisindekset.</p> <p>Beløbene er inkl. korrektionsreserver, for statens vedkommende 30 pct. og for regionen og kommunerne 15 pct.).</p>
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	<p>Som følge af gæsteprincippets anvendelse vil ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges i forbindelse med projekteringen og de forberedende arbejder på letbanen på Ring 3, skulle betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er anslået til 750 mio. kr. Udgiften dækker både projekteringsfasen</p>

		og den kommende anlægsfase. Størstedelen af udgifterne vil være i anlægsfasen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	De miljømæssige konsekvenser ved en letbane på Ring 3 vil blive kortlagt i en VVM-redegørelse og miljøvurdering.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Den foreslåede hjemmel i *stk. 1* skaber hjemmel til, at transportministeren, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune opretter et interessentskab ved navn Ring 3 Letbane I/S.

I henhold til principaftalen, jf. bilag 1, er det aftalt at de 11 kommuner etablerer et borgmesterforum til koordinering af kommunernes valg af repræsentanter til bestyrelsen samt afklaring af kommunernes fælles mandater for deltagelse i interessentskabsmøder og bestyrelsesmøder mv. Borgmesterforummet etableres formelt ved indgåelse af en ejeraftale, jf. selskabslovens § 82. Aftalen tiltrædes af transportministeren og Region Hovedstaden. Aftalen vil indeholde bestemmelser om f.eks. stemmeretsbegrænsninger, at visse beslutninger kræver enighed eller andre skærpede vedtagelseskrav m.v. Aftalens bestemmelser om stemmeretsbegrænsninger afspejles i interessentskabets vedtægter. Dette indebærer, at kommunerne via ejeraftalen får mulighed for at kunne tale med én stemme på interessentskabsmøderne m.v. i Ring 3 Letbane I/S og stemmemæssigt vægte som én interessent.

Det foreslås i *stk. 2*, at ejerandelene i interessentskabet bliver således: transportministeren 40 pct., Region Hovedstaden 26 pct., Lyngby-Taarbæk Kommune 7,5 pct., Gladsaxe Kommune 7,5 pct., Herlev Kommune 4,0 pct., Rødovre Kommune 1,2 pct., Glostrup Kommune 4,3 pct., Albertslund Kommune 1,9 pct., Brøndby Kommune 2,5 pct., Høje-Taastrup Kommune 0,5 pct., Hvidovre Kommune 0,5 pct., Vallensbæk Kommune 1,9 pct. og Ishøj Kommune 2,2 pct., jf. dog § 14, som angiver fordelingen af ejerandelene efter transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S. Ejerandelene svarer til parternes forholdsmæssige fordeling af deres bidrag til finansieringen af anlægget af letbanen, som det er fastlagt i Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren indskyder 1.777 mio. kr., Region Hovedstaden indskyder 991 mio. kr., Lyngby-Taarbæk Kommune indskyder 285,1 mio. kr., Gladsaxe Kommune indskyder 286,4 mio. kr.,

Herlev Kommune indskyder 152,9 mio. kr., Rødovre Kommune indskyder 45,4 mio. kr., Glostrup Kommune indskyder 163,3 mio. kr., Albertslund Kommune 73,9 mio. kr., Brøndby Kommune indskyder 94,6 mio. kr., Høje-Taastrup Kommune indskyder 19,4 mio. kr., Hvidovre Kommune indskyder 20,7 mio. kr., Vallensbæk Kommune indskyder 71,3 mio. kr. og Ishøj Kommune indskyder 82,9 mio. kr. i Ring 3 Letbane I/S. Beløbene er angivet i 2013-priser og indeksreguleres med finanslovsindekset indtil stiftelse af Ring 3 Letbane I/S, herefter med Finansministeriets anlægsindeks frem til drift start og derefter med nettoprisindekset.

De anførte beløb er inklusiv korrektionsreserver, som for statens vedkommende er på 30 pct. i overensstemmelse med statens regler for ny anlægsbudgettering. Kommunernes og regionens indskud er inklusiv en korrektionsreserve på 15 pct.

De 11 kommuner indskyder således i fællesskab 1.296 mio. kr., idet det dog bemærkes, at de beløb, der er angivet for de enkelte kommuner er afrundede, men i den betalingsplan, der skal fastsættes for kommunernes og regionens indskud i forbindelse med selskabets stiftelse, vil de præcise tal fremgå.

Korrektionsreserverne er - uanset om de er indskudt i interessentskabet eller i en central reserve – budgetmæssigt bundet, således at træk på disse reserver kun vil kunne ske i samme forhold som parternes ejerandele og kun efter forelæggelse for interessenterne. Når de samlede anlægsomkostninger er endeligt opgjort ved statens udtræden af selskabet, vil den ikke brugte del af reserverne skulle tilbagebetales til interessenterne i samme forhold som deres respektive ejerandele og indskudte korrektionsreserve.

Med udgangspunkt i anlægsbudgettet fra "Udredning om letbane på Ring 3" er det i henhold principaftalen, jf. bilag 1, aftalt, at der som led i detaljeringen af projektet skal søges opnået en besparelse på 3 pct., fx gennem optimering af de trafikale forhold på Ring 3, begrænsning af stationsudstyr, begrænsning af opstillingsspor på Kontrol- og Vedligeholdelses Centret m.v.

Af statens 30 pct. korrektionsreserve forudsættes 10 pct. indskudt i selskabet sammen med indskud til finansiering af anlægsomkostningerne. Statens indskud i selskabet er derved 1504 mio. kr. De resterende 20 af statens 30 pct. korrektionsreserve indskydes i en central anlægsreserve.

Det er aftalt, at Region Hovedstadens og kommunernes indskud i Ring 3 Letbane I/S sker i form af et engangsindskud på minimum 15 pct. af deres respektive andele af det samlede anlægsbudget inklusiv korrektionsreserve kombineret med faste årlige indskud.

Kommunernes forudbetaling udgør 195 mio. kr. som indskydes i en periode på tre år fra selskabets stiftelse (2014 – 2016, dvs. 65 mio. kr. pr år i 3 år). Umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud på 59 mio. kr. i perioden 2017-2056. Beløbene er fastsat således, at kommunernes andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år.

Region Hovedstadens forudbetaling udgør 150 mio. kr., som indskydes senest i 2019, og umiddelbart herefter påbegynder regionen betalingen af de faste årlige indskud på 50 mio. kr. årligt i perioden 2020-2059. Beløbene er fastsat således, at regionens andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år.

Kommunernes og regionens årlige indskud fastlægges specifikt ved stiftelsen af interessentskabet i en betalingsplan, hvori også principperne for eventuelle reguleringer af anlægs- og finansieringsomkostningerne fastlægges.

Interessenterne kan hver især vælge at indbetale deres respektive indskud hurtigere end fastsat i betalingsplanen, eventuelt som et engangsbeløb ved stiftelsen af interessentskabet.

Under forudsætning af, at kommunerne og regionen følger den ovenfor beskrevne betalingsplan, vil indskuddene til anlæg af letbanen, inkl. korrektionsreserve, i 2013 priser være følgende:

- Staten 1.777 mio. kr.
- Kommunernes samlede forudbetaling 195 mio. kr. og indskuddene 2017 – 2056 59 mio. kr. årligt
- Regionens samlede forudbetaling 150 mio. kr. og indskuddene 2020 – 2059 50 mio. kr. årligt

Det foreslås i *stk. 4*, at transportministeren, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune vederlagsfrit stiller de arealer, der er nødvendige for letbanens anlæg og drift, til rådighed for Ring 3 Letbane I/S. Der kan være tale om en midlertidig eller permanent tilrådighedsstillelse for Ring 3 Letbane I/S.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 5* kan interessenterne efter enstemmig beslutning ændre selskabets navn.

Bestemmelsen i *stk. 6* giver hjemmel til, at stiftelsen af Ring 3 Letbane I/S i regnskabs- og skattemæssig henseende kan ske med tilbagevirkende kraft til den 1. januar i stiftelsesåret. Det forventes, at stiftelsen i regnskabs- og skattemæssig henseende vil ske med virkning fra den 1. januar 2014.

Der skabes med den foreslåede bestemmelse i *stk. 7*, hjemmel til at tinglysning og anden registrering kan ske alene på grundlag af denne lov, hvorfor oprettelse af dokumenter m.v. ikke vil være nødvendigt.

## *Til § 2*

Det foreslås i *stk. 1*, at Ring 3 Letbane I/S skal forestå projektering af en letbane på Ring 3, herunder gennemførelse af forberedende arbejder. De forberedende arbejder foreslås gennemført parallelt med projekteringen med henblik på så vidt muligt at fastholde den forudsatte tidsplan.

De forberedende arbejder vil bl.a. omfatte geotekniske undersøgelser, opmålinger, registrering og planlægning af omlægning af ledninger, arkæologiske forundersøgelser samt planlægning af vej- og trafikomlægninger mv. En del af udbudsmaterialet vil også blive tilvejebragt som led i projekteringen.

Af *stk. 2*, fremgår det, at der som bilag 1 til loven er vedlagt et kort over linjeføringen for letbanen på Ring 3. Kortbilaget viser den overordnede linjeføring og placering af stationer i overensstemmelse med udredning om letbane på Ring 3, marts 2013 (jr. TRU Alm. del 2012-13, Bilag 197, resume af udredningen og links til den samlede rapport)

I Lyngby-Taarbæk Kommune indgår en alternativ linjeføring gennem DTU i den videre planlægnings- og projekteringsproces. Den alternative linjeføring har én station ekstra og er ca. en halv km længere end hovedalternativet. Den alternative linjeføring vil blive medtaget i VVM-vurderingen. Beslutning om linjeføring ved DTU skal senest træffes, således at den valgte linjeføring kan indgå i ændringsloven. Valg af den alternative linjeføring forudsætter tilkøb.

### *Til § 3*

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1*, indebærer, at transportministeren efter høring af de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1 og Region Hovedstaden skal udarbejde en VVM- redegørelse og andre nødvendige miljøvurderinger for en letbane på Ring 3.

VVM-undersøgelsen skal opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen skal endvidere opfylde kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206, side 7-50) og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) (EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.)

Forslaget er endvidere omfattet af loven om miljøvurdering af planer og programmer (lovbekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013).

Udarbejdelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen vil ske i tæt samarbejde med den kommende bygherre, Ring 3 Letbane I/S.

Kommunerne og Region Hovedstaden vil ligeledes blive inddraget i VVM-processen, bl.a. vil de få udkastet til VVM-redegørelse i høring forud for den offentlige høring. VVM-redegørelsen skal efterfølgende indgå som bilag i kommunernes udarbejdelse af kommuneplantillæg.

Gennemførelse af VVM-redegørelse og andre miljøvurderinger er en forudsætning for, at transportministeren kan indstille det endelige projekt for en letbane på Ring 3 til vedtagelse i Folketinget ved fremsættelse af forslag til ændring af nærværende lovforslag, som vil indeholde bemyndigelse til at anlægge letbanen på Ring 3.

Det foreslås i *stk. 2*, at offentliggørelse af VVM-redegørelsen kan ske udelukkende digitalt. Forslaget er på linje med hvad, der gælder i planlovens regi vedr. anvendelse af digital offentliggørelse af VVM-redegørelser.

### *Til § 4*

Det foreslås i *stk. 1*, at Metroselskabet I/S skal varetage administrations-, projekterings- samt udbud- og kontraktopgaver vedrørende letbanen på Ring 3 for Ring 3 Letbane I/S samt varetage Ring 3 Letbane I/S' gælds- og formueforvaltning.

Metroselskabet I/S har indtil nu varetaget sekretariatsfunktionen for Ringby-samarbejdet og Transportministeriet i forbindelse med udarbejdelse af udredningen om Letbane på Ring 3. Metroselskabet I/S har opbygget stor ekspertise med anlægsprojekter og viden om letbaner. Derfor foreslås det, at Metroselskabet I/S fortsat skal være administrator på den praktiske gennemførelse af projektet med en letbane på Ring 3. På den måde udnyttes den eksisterende viden, og der opbygges ikke flere trafikorganisationer.

Metroselskabet I/S skal således også stå for at bringe kontrakter om anlæg og drift i udbud.



I første omgang er det projekteringen, de forberedende arbejder samt bistand til udarbejdelse af VVM-redegørelsen som Metroselskabet I/S på Ring 3 Letbane I/S' vegne skal stå for. Metroselskabet I/S skal således i relation til letbanen på Ring 3 arbejde for Ring 3 Letbane I/S' bestyrelse i henhold til en administrationsaftale som skal indgås mellem Metroselskabet I/S og Ring 3 Letbane I/S. Desuden vil der i henhold til lovgrundlaget for Metroselskabet skulle ske en regnskabsmæssig adskillelse af opgaven vedrørende letbanen på Ring 3 og selskabets øvrige aktiviteter. Ring 3 Letbane I/S skal således ikke have sin egen organisation og skal heller ikke have sin egen direktion.

Af den foreslåede bestemmelse i *stk. 2*, fremgår det, at Ring 3 Letbane I/S skal indgå en administrationsaftale med Metroselskabet I/S. Det skal fremgå af administrationsaftalen hvilke opgaver Metroselskabet I/S skal udføre og hvilken betaling Metroselskabet I/S skal have.

Det foreslås, i *stk. 3*. Metroselskabet I/S på vegne af Ring 3 Letbane I/S kan foretage arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med letbanen på Ring 3. Fremgangsmåden skal ske i overensstemmelse med § 21 e i jernbaneloven.

#### *Til § 5*

Det foreslås i *stk. 1*, at Ring 3 Letbane I/S' formål er at projektere, anlægge og drive en letbane på Ring 3.

Nærværende lovforslag indeholder kun bemyndigelse til, at Ring 3 Letbane I/S kan projektere og foretage forberedende arbejder i relation til letbanen på Ring 3, idet bemyndigelsen til at anlægge og drive anlægget vil fremgå af det ændringsforslag, som vil blive fremsat, når VVM-redegørelsen er udarbejdet.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 2*, kræver indgåelse af de første anlægs- og driftskontrakter om letbanen på Ring 3, forelæggelse for og godkendelse af Ring 3 Letbane I/S' interessenter. I vedtægten for Ring 3 Letbane I/S vil det blive nærmere reguleret, hvilke kontrakter, der kræver forelæggelse for og godkendelse af interessenterne, inden de indgås. Bestemmelsen tager primært sigte på de store anlægs- og driftskontrakter, herunder om vedligehold, hvor interessenterne skal tage endelig beslutning om at anlægge letbanen. Mindre kontrakter om rådgivningsydelser o. lign. vil interessentskabet selv kunne indgå uden samtykke fra interessenterne.

Indgåelse af de første kontrakter om anlæg af letbanen kræver således accept fra samtlige interessenter, som i den forbindelse vil skulle indhente accept fra deres respektive bevilligende myndigheders side.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* vil tilkøb skulle betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb. Følgende har mulighed for at foretage tilkøb: transportministern, Region Hovedstaden eller Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for anlæg af en letbane på Ring 3, og som kommunerne, transportministeren og Region Hovedstaden har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af en letbane på Ring 3, uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget.

Når anlægget er detailprojekteret efter udarbejdelse af VVM-redegørelsen og udarbejdelse af dispositionsforslag, er det forventningen, at der vil være en række muligheder for tilkøb til projektet og det er disse, som er reguleret af den foreslåede bestemmelse.

## Til § 6

Det foreslås i *stk. 1*, at Ring 3 Letbane I/S skal ledes af en bestyrelse på 7 medlemmer, jf. dog § 14, som angiver hvem, der skal udpege bestyrelsesmedlemmer, bestyrelsens størrelse mv. efter transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S.

Bestyrelsen vil være ansvarlig for Ring 3 Letbane I/S' virke over for selskabets interessenter. Bestyrelsen varetager interessentskabets overordnede ledelse. Det er bestyrelsens opgave at indgå en, administrationsaftale med Metroselskabet I/S, jf. den foreslåede § 4. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Ring 3 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 interessenterne om forhold vedrørende interessentskabets virksomhed, som er af væsentlig økonomisk, politisk eller strategisk betydning, herunder om hændelser, der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte budgetter eller væsentlige ændringer i interessentskabets strategi. Orienteringen af interessenterne skal ske i så god tid, at disse får den fornødne tid til at forholde sig til den konkrete sag. Bestyrelsens pligter i forhold til interessenterne vil fremgå af interessentskabets vedtægt.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer, at Region Hovedstaden udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer, og at de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, i fællesskab udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer. Det fremgår af den indgåede principaftale, jf. bilag 1, at de 11 kommuner etablerer et borgmesterforum til koordinering af kommunernes valg af repræsentanter til bestyrelsen samt afklaring af kommunernes fælles mandater for deltagelse i interessentskabsmøder og bestyrelsesmøder. Som grundlag for arbejdet i borgmesterforum indgås en ejerftale mellem de involverede kommuner, jf. selskabslovens § 82. Borgmesterforum sekretariatsbetjenes af Metroselskabet I/S i henhold til administrationsaftalen, jf. § 4, stk. 2.

De udpegede bestyrelsesmedlemmer skal have de kompetencer, der er påkrævede for at kunne træffe de fornødne beslutninger i forbindelse med et stort anlægsprojekt.

Ring 3 Letbane I/S afholder omkostningerne til bestyrelsens honorarer. Honorarernes størrelse skal svare til niveauet for bestyrelshonorarer i statslige selskaber.

Af den foreslåede bestemmelse i *stk. 3*, fremgår det, at transportministeren udpeger bestyrelsesformanden, samt at Region Hovedstaden udpeger en næstformand og at de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, i fællesskab ligeledes udpeger en næstformand.

Det følger af *stk. 4*, at formanden og næstformændene for bestyrelsen ikke må udføre hverv for selskabet, der ikke er en del af hvervet som bestyrelsesformand eller næstformand. Formanden og næstformændene for bestyrelsen kan dog, hvor der er særligt behov herfor, udføre opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre af og for bestyrelsen. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for statslige aktieselskaber, jf. § 114 i selskabsloven.

Det foreslås i *stk. 5*, at et bestyrelsesmedlem til enhver tid kan afsættes af den, som har udpeget pågældende.

### *Til § 7*

Det foreslås, at selskabslovens kapitel 1-3 og 6, 7 og 9 og 20 finder anvendelse for Ring 3 Letbane I/S med de tilpasninger, som er en konsekvens af denne lov,

Bestemmelsen indebærer bl.a., at oplysninger vedrørende Ring 3 Letbane I/S' forhold skal anmeldes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen og være offentligt tilgængelige i samme omfang, som normalt er gældende for statslige aktieselskaber, jf. reglerne i selskabslovens kap. 20 om særlige offentliggørelsespligter m.v.

Bestyrelsen vil være ansvarlig for Ring 3 Letbane I/S' virksomhed over interessenterne og kan ifalde ansvar efter dansk rets almindelige regler.

Bestyrelsen varetager interessentskabets overordnede ledelse. Bestyrelsen vil ikke som normalt i interessentskaber skulle ansætte en direktion, men vil i stedet skulle indgå en administrationsaftale med Metroselskabet I/S, jf. den foreslåede § 4, stk. 2.

### *Til § 8*

Det foreslås i *stk. 1*, at interessenterne i fællesskab fastsætter en vedtægt for Ring 3 Letbane I/S; jf. dog § 15, som anviser, at det efter transportministens udtræden af selskabet er Region Hovedstaden og de 11 kommuner, der i fællesskab skal udarbejde en vedtægt. Vedtægten og ændringer i denne skal fastsættes på interessentskabsmøder.

Vedtægten skal bl.a. omfatte regler for bestyrelsens ansvar og pligter i forhold til interessenterne, selskabets regnskabsaflæggelse, budget- og økonomiopfølgning og revision. Vedtægterne skal være offentligt tilgængelige, fx på selskabets hjemmeside, og udleveres på begæring fra selskabet.

I vedtægten vil der blive fastsat regler om, at selskabet har pligt til at orientere interessenterne, hvis den forventede anlægsudgift overstiger det fastsatte anlægsbudget.

Det foreslås, i *stk. 2*, at Ring 3 Letbane I/S på begæring uden unødigt ophold skal stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for interessenterne. For de 11 kommuners vedkommende vil borgermesterforum være det naturlige organ for at begære oplysninger af interessentskabet. Det er forventningen, at der vil blive fastsat nærmere bestemmelser herom i såvel ejeraftalen mellem de 11 kommuner samt i interessentskabets vedtægt

Denne bestemmelse begrænser ikke bestyrelsens pligt til løbende at orientere interessenterne, som der vil blive fastsat regler om i vedtægten, jf. ovenfor i bemærkningerne til *stk. 1*, men præciserer, at selskabet uden unødigt ophold skal give interessenterne de oplysninger, som disse måtte ønske at få.

### *Til § 9*

Det foreslås i *stk. 1*, at årsregnskabslovens regler, herunder bestemmelserne for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Ring 3 Letbane I/S.

I *stk. 2* foreslås det, at Ring 3 Letbane I/S' regnskab skal revideres af en statsautoriseret revisor, der udpeges af transportministeren, Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, i fællesskab.

Ring 3 Letbane I/S er desuden omfattet af rigsrevisors kompetence, jf. § 2, stk. 1, nr. 4, i lov om revisionen af statens regnskaber m.m., hvorefter rigsrevisors revision omfatter interessentskaber, hvori staten deltager som interessent. Som det fremgår af § 2, stk. 2, 2. pkt., i lov om revisionen af statens regnskaber m.m. kan revisionen udføres i samarbejde med andre interessenters revisorer.

#### *Til § 10*

Det foreslås i *stk. 1*, at Ring 3 Letbane I/S kan optage lån til finansiering af interessentskabets virke. Metroselskabet skal varetage Ring 3 Letbane I/S' gælds- og formueforvaltning, jf. den foreslåede § 4, stk. 1. Det skal i den forbindelse nævnes, at Metroselskabet I/S har indgået en aftale med Sund & Bælt Partner A/S om varetagelse af selskabets daglige finansforvaltning, herunder selskabets låneoptagelse.

Det foreslås i *stk. 2*, at finansministeren bemyndiges til at dække virksomhedens finansieringsbehov efter *stk. 1* gennem statslån. Sådanne lån må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager. Det er en forudsætning for ydelse af statslån, at de løbende forrentes og afdrages. Renten på lånene vil blandt andet afspejle løbetiden og afdragsprofilen, idet lånene ikke må ydes på bedre vilkår end dem, staten selv kan opnå som låntager. Bestemmelsen svarer til den fremgangsmåde der gælder for broelskaber og for Metroselskabet I/S.

#### *Til § 11*

Det foreslås, at forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand skal gælde for Ring 3 Letbane I/S. Bestemmelsen er indsat for at sikre offentligheden mulighed for at kunne følge med i Ring 3 Letbane I/S' virke.

Ring 3 Letbane I/S er desuden omfattet af offentlighedsloven, hvilket fremgår af lov nr. 606 af 12. juni 2013, om offentlighed i forvaltningen, § 4, stk. 1, hvorefter offentlighedsloven finder anvendelse på al virksomhed, der udøves af selskaber, hvis mere end 75 pct. af ejerandelene tilhører danske offentlige myndigheder. Visse bestemmelser i offentlighedsloven om dataudtræk, ret til indsigt i databasen, postlister og aktiv information, finder dog ikke anvendelse.

#### *Til § 12*

Det foreslås, at transportministeren udtræder af Ring 3 Letbane I/S, når letbanen på Ring 3 tages i brug til passagerdrift. I forbindelse med transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S overtager Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, stk. 1, samtlige aktiver og passiver i interessentskabet og indtræder i samtlige interessentskabets rettigheder og pligter, herunder bl.a. den indgåede administrationsaftale med Metroselskaber I/S, jf. § 4, stk. 2.

Bestemmelsen medfører således, at staten efter sin udtræden af Ring 3 Letbane I/S ikke længere hæfter for eventuelle krav mod Ring 3 Letbane I/S, hverken krav som er opstået før statens udtræden eller krav, som opstår efterfølgende. Når driften af letbanen går i gang, kan de personer og selskaber, der hævder at have et krav, der er udsprunget af en aftale indgået med Ring 3 Letbane I/S eller en skadegørende handling, som de hævder, at Ring 3 Letbane I/S er ansvarlig for, alene rette deres krav mod Ring 3 Letbane I/S bestående af de to interessenter Region Hovedstaden og de 11 kommuner.

#### *Til § 13*

Det foreslås, at ejerfordelingen i Ring 3 Letbane I/S efter transportministerens udtræden bliver følgende: Region Hovedstaden 43 pct., Lyngby-Taarbæk Kommune 12,6 pct., Gladsaxe Kommune 12,6 pct., Herlev Kommune 6,7 pct., Rødovre Kommune 2,0 pct., Glostrup Kommune 7,2 pct., Albertslund Kommune 3,2 pct., Brøndby Kommune 4,2 pct., Høje-Taastrup Kommune 0,9 pct., Hvidovre Kommune 0,9 pct., Vallensbæk Kommune 3,1 pct. og Ishøj Kommune 3,6 pct.

Denne ejerfordeling mellem de tilbageværende interessenter svarer til det samme indbyrdes ejerforhold, som var i det oprindelige interessentskab.

Det foreslås i *stk. 2*, at ejerfordelingen mellem de 11 kommuner, jf. *stk. 1*, kan ændres ved aftale, såfremt alle 11 kommuner er enige i aftalen.

#### *Til § 14*

Det foreslås i *stk. 1*, at Ring 3 Letbane I/S, efter transportministerens udtræden, skal ledes af en bestyrelse på 6 medlemmer, hvoraf Region Hovedstaden udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer og de 11 kommuner, jf. § 1, *stk. 1*, i fællesskab udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* udpeger de 11 kommuner, jf. § 1, *stk. 1*, i fællesskab bestyrelsesformanden og Region Hovedstaden udpeger næstformanden. Formand og næstformand forbereder i fællesskab bestyrelsens møder. Ved stemmelighed er formandens stemme afgørende.

Det foreslås i *stk. 3*, at udpegning af formand og næstformand sker efter enig beslutning mellem de to interessenter blandt de af interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer.

#### *Til § 15*

Efter den foreslåede bestemmelse fastsætter Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, *stk. 1*, efter transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S, en revideret vedtægt for Ring 3 Letbane I/S.

#### *Til § 16*

Det foreslås, at efter transportministerens udtræden af Ring 3 Letbane I/S, skal Ring 3 Letbane I/S' regnskaber revideres af en statsautoriseret revisor, som udpeges af Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. § 1, *stk. 1*, i fællesskab.

#### *Til § 17*

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 genopførelse, 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, fx 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. Byggelinjepålæg er generelle og opfylder ikke kravet om intensitet. 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 § 20, stk. 1-3, foreslåede bestemmelser.

#### *Til § 18*

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* gives transportministeren hjemmel til, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer 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 § 17, stk. 2.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* pålægges kommunen (byggningsmyndigheden) 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 byggningsmyndigheden udstede byggetilladelse.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3*, fastlægger, at fristen for at klage over et nedlagt forbud i henhold til *stk. 1*, er fire uger.

I *stk. 4*, fastsættes det, at klage over et nedlagt forbud som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at transportministeren har mulighed for i konkrete tilfælde at give klagen opsættende virkning.

#### *Til § 19*

Ifølge det foreslåede *stk. 1* fastsættes, at der skal ske offentliggørelse af pålæg af byggelinjer, og 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 fire 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 transportministeren har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning.

I *stk. 5* fastsættes, at byggelinjebestemmelser, der er offentliggjort, skal respekteres af såvel ejendommens 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 byggelinjer efter § 17, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen.

#### *Til § 20*

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 17, 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 Ring 3 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 § 17, 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 fx 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 § 17, 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 erhvervsvejendom, 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 fx 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 af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares den som en selvstændig ejendom eller udnyttes på en rimelig måde. 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 seks måneder efter, at afgørelse er kommet frem til klageren.

### *Til § 21*

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, på vegne af Ring 3 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 fx 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.

Efter *stk. 3* fastsættes erstatningen i henhold til reglerne herom i lov om offentlige veje. Vejlovens regler om erstatningens fastsættelse fremgår af den gældende vejlovs § 51, *stk. 1* og *stk. 2*, men da der er tale om en

generel henvisning til vejlovens regler om erstatningsfastsættelse, vil det være de til enhver tid gældende regler i vejloven om erstatningens fastsættelse, der finder anvendelse i forbindelse med ekspropriationer efter denne lov.

#### *Til § 22*

Det foreslås, at bestemmelsen om gæsteprincippet i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje, finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med projektering og forberedende arbejder på Ring 3 Letbane, jf. § 2.

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.

Det er nødvendigt at indlede forhandlinger og indgå aftale om omlægningerne med ledningsejerne allerede meget tidligt under de forberedende arbejder. Det vil sige, at arbejdets omfang, foreløbige tidsplaner samt fordeling af omkostningerne skal aftales samtidig med, at der udarbejdes dispositionsforslag og VVM-redegørelse.

Det vil endvidere i samme periode være nødvendigt, at ledningsejerne planlægger og projekterer de nødvendige ledningsomlægninger og senere i perioden igangsætter ledningsomlægningerne i marken. Både planlægning, projektering og omlægning er forbundet med omkostninger, som ledningsejerne skal afholde, såfremt deres ledninger ligger som gæst i de pågældende arealer, dvs. at ledningsejerne ikke har betalt vederlag for at ledningen ligger i det pågældende areal.

Bestemmelsen om gæsteprincippet vil blive videreført i tilpasset form i det ændringsforslag til nærværende lovforslag, som vil blive fremsat, når VVM-redegørelsen er færdiggjort og der kan tages beslutning om at anlægge letbanen på Ring 3.

#### *Til § 23*

Det følger af *stk. 1*, at transportministeren kan overlade sine beføjelser til Ring 3 Letbane I/S.

#### *Til § 24*

Det foreslås, at loven træder i kraft den xx

København den 20. juni 2013

## **Principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3**

### **Indledning**

Staten ved Transportministeriet, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune (parterne) er enige om at anlægge en letbane på Ring 3.

Letbanen på Ring 3 planlægges anlagt som beskrevet i ”Udredning om letbane på Ring 3”, marts 2013. Den overordnede linjeføring og placering af stationer fremgår af bilag 1.

Letbanen anlægges af et interessentskab, Ring 3 Letbane I/S, som parterne stifter på grundlag af en lov om Ring 3 Letbane. Transportministeren vil fremsætte forslag til lov om en letbane på Ring 3 snarest muligt. Metroselskabet I/S forudsættes at varetage interessentskabets administration, projekterings- og udbudsopgaver samt styring af såvel anlægs- som drifts- og vedligeholdelseskontrakter.

Letbanen forventes ifølge Udredningen at kunne åbne for passagerdrift 7-8 år efter Folketingets vedtagelse af letbaneloven. Som led i den detaljerede planlægning og projektering vil der være fokus på om muligt at opnå en tidligere åbning af letbanen for passagerer.

Drift- og vedligeholdelse af letbanen vil blive varetaget af Ring 3 Letbane I/S, idet Transportministeriet udtræder af interessentskabet, når letbanen tages i brug til passagerdrift. De øvrige interessenter, Region Hovedstaden og de deltagende kommuner fortsætter interessentskabet med samme indbyrdes ejerforhold som hidtil.

### **Principaftalens beslutninger**

Med denne principaftale træffes der beslutning om følgende:

- Parterne beslutter at anlægge en letbane på Ring 3. Dette betyder, at parterne igangsætter, udbud af anlægsopgaverne (og tilknyttede tekniske opgaver). Parterne tager endelig stilling til gennemførelse af projektet, inden der underskrives kontrakter med entreprenører.
- Parterne beslutter, at anlægsomkostningerne skal holdes inden for en ramme på 3,44 mia. kr., eksklusiv korrektionsreserve, og at omkostningerne skal fordeles mellem parterne, således at staten bærer 40 pct., kommunerne tilsammen 34 pct. og Region Hovedstaden 26 pct.
- Parterne beslutter hver især størrelsen af deres korrektionsreserve.
- Kommunerne og regionen afholder deres andele af omkostningerne til såvel anlæg som drift, inklusiv eventuelle tilkøb og ekstraomkostninger, inden for de eksisterende økonomiske rammer for kommuner og regioner.
- Kommunerne og regionen afsætter 25 mio. kr. til forberedelse af en eventuel anden etape af letbanen
- Parterne stifter, så snart loven om letbanen på Ring 3 hjemler mulighed herfor, et interessentskab, som indgår aftale med Metroselskabet I/S om at stå for interessentskabets administration og projekt- og kontraktstyring
- Parterne etablerer umiddelbart efter indgåelsen af denne principaftale en interimbestyrelse, som påbegynder de forberedende arbejder med henblik på at muliggøre en hurtig igangsætning af anlægsarbejdet.

- Såfremt projektet ikke gennemføres, betaler parterne tilsammen udgifterne til de forberedende arbejder efter den fastlagte fordelingsnøgle. Udgiften skønnes at udgøre 265 mio. kr. Såfremt ejerne på grundlag af et oplæg fra interessentskabets bestyrelse vurderer det hensigtsmæssigt at forkorte anlægsperioden med 1/2 år ved at påbegynde ledningsomlægninger m.v. parallelt med udbudsprocessen, vil beløbet stige til 375 mio. kr. Uanset hvilken af de to løsninger, der vælges, indgår de nævnte beløb i den samlede anlægssum.

### **Formål**

Formålet med etablering af en letbane på Ring 3 er først og fremmest at styrke udviklingen i Hovedstadsregionen. En letbane vil kunne medvirke til at skabe vækst i Ringbykommunerne og dermed i Hovedstadsregionen. De kommende stationer på letbanen vil således udgøre både en forudsætning for og en katalysator i udviklingen af en række nye byområder i de involverede kommuner.

Samtidig kan letbanen skabe grobund for fornyelsen af en række byrum med bedre og mere attraktive forhold både for de bløde trafikanter og for beboerne og de handlende i Ring 3's tætte bydele. Alle i området får glæde af et fredeligere og samtidig mere levende bymiljø.

Letbanen vil desuden yde et væsentligt bidrag til at øge mobiliteten både for de lokale beboere, arbejdspladser og studiepladser m.v. og for en betydelig del af Hovedstadsregionens befolkning. Letbanen gør det således lettere og hurtigere at komme omkring i regionen. Letbanen forbinder fingerbyerne på tværs og danner sammen med den effektive S-togsbetjening af fingrene og et omfattende lokalt busnet et sammenhængende kollektivt trafiknet til gavn for betydelige dele af Hovedstadsregionens befolkning.

Samtidig forbinder letbanen vigtige uddannelsesinstitutioner i Ringbykommunerne og to af regionens store hospitaler, Herlev og Glostrup, både med befolkningen i Ringbyområdet og gennem et sammenhængende net af effektive kollektive trafikforbindelser med en stor del af Hovedstadsregionens befolkning.

Letbanen vil desuden kunne medvirke til at forbedre miljøforholdene, dels ved at få flere til at lade bilen stå og i stedet bruge den kollektive trafik, dels ved brugen af en renere teknologi, både når det gælder energiforbrug, og for så vidt angår begrænsning af støj og andre lokale gener.

Endelig vil etablering af letbanen medvirke til at øge beskæftigelsen både i anlægsperioden og i driftsperioden.

### **Beslutningsproces**

Med henblik på at sikre en effektiv anlægsproces og dermed den bedst mulige udnyttelse af de investerede ressourcer forudsættes forslag til lov om en letbane på Ring 3 fremsat snarest muligt efter indgåelsen af nærværende principaftale. Umiddelbart efter, Folketinget har vedtaget loven, stifter aftaleparterne interessentskabet, Ring 3 Letbane I/S, og indgår aftale med Metroselskabet I/S om varetagelse af selskabets administration og projekt- og kontraktstyringsopgaver.

Umiddelbart efter stiftelsen af Ring 3 Letbane I/S udarbejder interessentskabet et dispositionsforslag samt en VVM-redegørelse for letbanen. Udkastet til VVM-redegørelse forelægges kommunerne og Region Hovedstaden til udtalelse inden den offentlige høring. Resultatet af den offentlige høring og forslag til eventuelle ændringer som følge heraf sendes til kommunerne og Region Hovedstaden med henblik på udarbejdelse af en fælles indstilling til transportministeren om endelig godkendelse af projektet og VVM-redegørelsen.

Med henblik på at fremme anlægget af letbanen, herunder udarbejdelsen af dispositionsforslag og VVM-

redegørelse, agter parterne, så snart nærværende principaftale er indgået, at etablere en interimbestyrelse og indgå aftale med Metroselskabet I/S om varetagelse af selskabets opgaver. Parterne vil desuden søge hjemmel hos de respektive bevilgende myndigheder – herunder Folketingets Finansudvalg – til at udbyde og indgå relevante rådgiverkontrakter og påbegynde udbud og gennemførelse af de forberedende arbejder. De forberedende arbejder består bl.a. af geotekniske undersøgelser, opmålinger, arkæologiske udgravninger m.v.

Når transportministeren efter indstilling fra Regionsrådet og de berørte kommuner har godkendt dispositionsforslaget og VVM-redegørelsen i henhold til lov om en letbane på Ring 3, vil de forberedende arbejder kunne gennemføres parallelt med udarbejdelse af udbudsprojekt og gennemførelse af udbud og forhandlinger om de store anlægs- og leverancekontrakter, herunder anskaffelser af rullende materiel, anlæg af jernbaneinfrastruktur, anlæg af Kontrol- og Vedligeholdelses Center, anlæg af øvrige større vej- og brokonstruktioner m.v.

Når forhandlingerne med tilbudsgiverne er så langt fremme, at der kan indgås kontrakter, forelægger interessentskabet en indstilling til interessenterne om det økonomiske grundlag for indgåelse af de store kontrakter. Først når interessenterne har godkendt det økonomiske grundlag for indgåelse af de store kontrakter, kan disse kontrakter indgås af interessentskabet.

### **Kort beskrivelse af letbanen på Ring 3**

Letbanen på Ring 3 er 27 km lang, får 27 stationer og forløber fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd primært ad Ring 3.

Letbanen forventes efter en indsvingsperiode på et par år at få 43.000 daglige passagerer. Det svarer til 13-14 mio. passagerer om året. Ved udnyttelse af kommunernes fulde byudviklingspotentiale og en række andre tiltag vil antallet af passagerer kunne stige til 17-18 mio. om året. Til sammenligning havde Kystbanen i 2011 ca. 10 mio. passagerer. De største stationer er trafikknudepunkterne, som er betjent med både S-tog og/eller regionaltoget, letbane og busser.

Letbanen vil have en gennemsnitshastighed på ca. 30 kilometer i timen, inklusiv stop på stationer og ved lyskryds. Det vil tage ca. 55 minutter at komme fra stationen v/Lundtofte til Ishøj station. Den relativt høje gennemsnitshastighed skyldes, at letbanen på Ring 3 på lange strækninger kører i eget tracé. Letbaner, der kører i blandet trafik, har normalt en gennemsnitshastighed på 17-20 kilometer i timen.

Det samlede anlæg vurderes i 2013 priser at koste ca. 3,44 mia. kr., eksklusiv korrektionsreserve, som skal finansieres af staten, regionen og de involverede kommuner. Parterne beslutter hver især størrelsen af deres korrektionsreserve.

Det er forudsat, at regionens og kommunernes andele af anlægsomkostningerne og driftsomkostningerne, inklusiv eventuelle tilkøb og ekstraomkostninger, holdes inden for de eksisterende økonomiske rammer for kommuner og regioner, idet det dog forudsættes, at kommunernes og regionens andele af anlægsomkostningerne ikke medtages under det kommunale og regionale anlægsloft.

De forberedende arbejder indgår med ca. 265 mio. kr. i anlægsbudgettet.. Dette beløb er forudsat anvendt i perioden forud for den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen. I de ca. 265 mio. kr. er medtaget geotekniske undersøgelser, men i øvrigt ikke fysiske arbejder i marken. Det kan eventuelt besluttes at påbegynde nogle af de fysiske forberedende arbejder, f.eks. ledningsomlægninger, parallelt med

udbudsprocessen. I så fald vil anlægsperioden kunne forkortes med ca. et halvt år. Samtidig vil det betyde, at yderligere ca. 110 mio. kr. - i alt ca. 375 mio. kr. - fremrykkes til perioden forud for den endelige beslutning.

Ud over de egentlige anlægsomkostninger kommer de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, som i 2013 priser vurderes at være på ca. 1,3 mia. kr., til anskaffelse af letbanetog, etablering af Kontrol- og Vedligeholdelsescenter, prøvedrift, strategiske reservedele og reinvesteringer, og som skal finansieres af regionen og de involverede kommuner som en del af de årlige driftsomkostninger.

I overensstemmelse med Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, hvori kommunerne og regionen tilkendegiver at ville arbejde for en mulig anden etape af letbanen fra Park Allé til Brøndby Strand og Avedøre Holme, og med henblik på at øge letbanens passagertal er det aftalt mellem kommunerne og regionen, at der afsættes 25 mio. kr. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer til anlæg, der kan øge fremkommeligheden for busserne på den strækning, der er planlagt til etape 2 til Brøndby Strand og Avedøre Holme. Transportministeriet har noteret sig kommunernes og regionens ønsker om at arbejde videre med en anden etape af letbanen.

### Principaftale

På denne baggrund er der mellem staten, Region Hovedstaden og de involverede kommuner indgået følgende principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3:

#### Økonomi og finansiering af anlæg af en letbane

Staten, Region Hovedstaden og de involverede kommuner er enige om at anlægge en letbane på Ring 3 som beskrevet i "Udredning om letbane på Ring 3", marts 2013.

Parterne er enige om at fastholde den forholdsmæssige fordeling af deres bidrag til finansieringen af anlægget af letbanen, som er fastlagt i Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011. Det vil sige, at staten finansierer 40 pct., Region Hovedstaden 26 pct. og kommunerne i fællesskab 34 pct. Kommunerne betragtes tilsammen i relation til denne Principaftale som én interessent.

Med udgangspunkt i anlægsbudgettet fra "Udredning om letbane på Ring 3" er det aftalt, at der som led i detaljeringen af projektet skal søges opnået en besparelse på 3 pct., fx gennem optimering af de trafikale forhold på Ring 3, begrænsning af stationsudstyr, begrænsning af opstillingsspor på Kontrol- og Vedligeholdelses Centret m.v.

Den aftalte fordeling af parternes bidrag til finansieringen af anlægsomkostningerne indebærer, med udgangspunkt i Udredningens anlægsbudget, følgende bidrag fra parterne:

#### Fordeling af anlægsbudgettet

		Staten	Kommunerne	Regionen
Mio. kr. 2013 priser*	Samlet	40%	34%	26%
Anlægsbudget**	3.418	1.367	1.162	889
Korrektionsreserve	646	410***	134****	102****
Samlet anlægsbudget	4.064	1.777	1.296	991

\*Ved fremskrivningen af anlægsbudgettet fra 2010 priser til 2013 priser er - under hensyn til statens princip om Ny Anlægsbudgettering - finanslovindekset anvendt. Dette indeks forudsættes anvendt, indtil selskabets stiftelse og ved indbetaling af det statslige indskud. De årlige anlægs- og driftsindskud reguleres med Finansministeriets anlægsindeks frem til driftsstart og herefter med nettoprisindekset.

\*\*Eksklusiv det aftalte besparelsesmål på 3 pct.

\*\*\*30 pct. korrektionsreserve

\*\*\*\*15 pct. korrektionsreserve inklusiv besparelse på 3 pct.

Det er aftalt, at hver af parterne selv fastsætter størrelsen af deres korrektionsreserve. Staten har i overensstemmelse med statens regler for ny anlægsbudgettering besluttet at afsætte en korrektionsreserve på 30 pct., svarende til øvrige statslige anlægsprojekter. Kommunerne og regionen afsætter en korrektionsreserve på 15 pct. inklusiv den aftalte målsatte besparelse på 3 pct.

Det er aftalt, at Ring 3 Letbane I/S forestår finansieringen af anlægssomkostningerne for letbanen gennem optagelse af lån. Interessentskabets lån til dækning af anlægs- og finansieringsomkostningerne tilbagebetales enten gennem engangsindskud eller engangsindskud kombineret med faste årlige indskud fra interessenterne. Statens indbetalinger fastlægges ved stiftelsen af interessentskabet i en betalingsplan. For kommunerne og regionen udgør engangsindskuddene (forudbetalingen) minimum 15 pct. af deres respektive andele af det samlede anlægsbudget inklusiv korrektionsreserve.

Kommunernes forudbetaling indskydes i en periode på tre år fra selskabets stiftelse (2014 – 2016). Umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, der fastsættes således, at kommunernes andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år (2017 – 2056). Regionens forudbetaling indskydes senest i 2019, og umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, der fastsættes således, at regionens andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år (2020 – 2059). Kommunernes og regionens årlige indskud fastlægges ved stiftelsen af interessentskabet i en betalingsplan, hvori også principperne for eventuelle reguleringer af anlægs- og finansieringsomkostningerne fastlægges.

Interessenterne kan hver især vælge at indbetale deres respektive indskud hurtigere end fastsat i betalingsplanen, eventuelt som et engangsbeløb ved stiftelsen af interessentskabet. Under forudsætning af, at kommunerne og regionen følger den ovenfor beskrevne betalingsplan, vil indskuddene til anlæg af letbanen, inkl. korrektionsreserve, i 2013 priser være følgende:

- Staten 1.777 mio. kr.
- Kommunernes samlede forudbetaling 195 mio. kr. og indskuddene 2017 – 2056 59 mio. kr. årligt
- Regionens samlede forudbetaling 150 mio. kr. og indskuddene 2020 – 2059 50 mio. kr. årligt

Det er forudsat, at den endelige beslutning om anlæg af en Letbane på Ring 3 først træffes, når resultatet af udbuddet af de store anlægs- og leverandørkontrakter kendes og dermed de samlede økonomiske konsekvenser af projektets gennemførelse. Endelig beslutning om letbanens gennemførelse vil blive forelagt de bevilgende myndigheder hos de involverede interessenter. Indtil da begrænses interessenterens risiko til deres respektive andele af de forberedende arbejder, som forudsættes gennemført på grundlag af særskilt bevillingsmæssig hjemmel.

Omkostningerne til forberedende arbejder, herunder udarbejdelse af dispositionsforslag og VVM-redegørelse, gennemførelse af udbud af de store kontrakter, forberedelse af ledningsomlægninger, arkæologiske undersøgelser og ekspropriationer samt varetagelse af bygherrefunktion og administration frem til interessenternes endelige beslutning om letbanens gennemførelse, vurderes at være på ca. 265 mio. kr., hvoraf ca. 75 mio. kr. forventes anvendt i perioden indtil stiftelse af Ring 3 Letbane I/S. Det er herved forudsætningen på nuværende tidspunkt, at de fysiske arbejder i marken ikke påbegyndes, før ejernes endelige beslutning om gennemførelse af letbanen er truffet på grundlag af resultatet af udbuddet af de store anlægskontrakter.



Såfremt ledningsomlægninger og de dertil knyttede ekspropriationer igangsættes parallelt med udbuddet og dermed før den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen, vil omkostninger på 110 mio. kr. skulle fremrykkes til forberedelsesperioden. Samtidig vil anlægsperioden kunne forkortes med ca. et halvt år. Forskydningen af de forberedende arbejder til den tidlige fase påvirker ikke det samlede anlægsbudget. Det er forudsat, at interessentskabets bestyrelse vurderer fordele og ulemper ved en sådan fremrykning af arbejderne og forkortelse af anlægsperioden og forelægger en indstilling til ejerne om valg af fremgangsmåde.

Det forudsættes, at disse omkostninger til en evt. fremrykning afholdes af Ring 3 Letbane I/S, henholdsvis interimorganisationen, gennem optagelse af lån, der kan tilbagebetales i løbet af 40 år, eller indfries såfremt letbanen ikke anlægges. Omkostningerne indgår i det samlede anlægsbudget og forudsættes finansieret som en del heraf gennem indskud fra interessenterne, jf. ovenfor. Såfremt det efter gennemførelse af udbud af de store kontrakter måtte blive besluttet ikke at anlægge letbanen, vil disse omkostninger skulle finansieres af interessenterne i overensstemmelse med den aftalte fordelingsnøgle. Kommunernes andel af de samlede omkostninger til de forberedende arbejder vil være på 90 mio. kr. henholdsvis 128 mio. kr. Kommunernes forudbetaling i perioden 2014, 2015 og 2016 på til sammen 195 mio. kr. vil således i givet fald mere end dække disse omkostninger.

Regionens og kommunernes korrektionsreserver samt 10 af statens 30 pct. korrektionsreserve forudsættes indskudt i selskabet sammen med indskud til finansiering af anlægsomkostningerne. Korrektionsreserven vil budgetmæssigt være bundet, således at træk på denne reserve kun vil kunne ske i samme forhold som parternes ejerandele og kun efter forelæggelse for ejerne, det vil sige staten, kommunerne og regionen. Når de samlede anlægsomkostninger er endeligt opgjort ved statens udtræden af selskabet, vil den uforbrugte del af reserverne skulle tilbagebetales til ejerne i samme forhold som deres respektive ejerandele og indskudte korrektionsreserve. De resterende 20 af statens 30 pct. korrektionsreserve indskydes i en central anlægsreserve. Træk fra denne reserve vil kunne ske efter samme principper, som gælder for de i selskabet indskudte reserver.

Det er forudsat, at uforudsete udgifter - det vil sige udgifter, der ikke har været forudset ved fastlæggelsen af budgettet for letbanen, men som er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, og som ligger ud over korrektionsreserven - afholdes af Ring 3 Letbane I/S. Såfremt finansieringen af uforudsete udgifter ikke kan rummes inden for interessentskabets langtidsbudget, må interessentskabet over for interessenterne rejse spørgsmålet om, hvorledes interessenterne ønsker ekstraomkostningerne finansieret. Såfremt interessenterne beslutter, at ekstraomkostningerne skal finansieres ved ekstraordinære indskud fra interessenterne, fordeles interessenternes indskud efter den fordelingsnøgle, der gælder for statens, Region Hovedstadens og de involverede kommuners finansielle bidrag til anlægsopgaven.

I overensstemmelse med Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011 er parterne enige om, at anlæg af letbanen er omfattet af et "tilkøbsprincip", der definerer anlæggets udformning, således som det er beskrevet i "Udredning om letbane på Ring 3", som "det nødvendige og tilstrækkelige". Såfremt staten, kommunerne eller regionen ønsker væsentlige ændringer i anlægget, vil denne part selv skulle finansiere den eventuelle merudgift, der er forbundet hermed, fuldt ud.

Anlæg af en letbane er et vigtigt samfundsprojekt, som derfor også er forbundet med en række samfundsmæssige forpligtelser, herunder bl.a. beskæftigelse og oplæring af lærlinge og praktikanter. Ejerne er enige om, at disse forpligtelser skal søges opfyldt gennem projektets tilrettelæggelse, herunder bl.a. gennem sociale klausuler.

I Udredningen er der enkelte udestående spørgsmål. Det gælder indpasning af letbanen ved de to store hospitaler i Herlev og Glostrup, hvor Region Hovedstaden har ønsket yderligere undersøgelser af en ændret placering af stationen ved Herlev Hospital og andre adgangsforhold ved Glostrup Hospital. Efter færdiggørelsen af Udredningen er der foretaget supplerende undersøgelser, som viser, at de ønskede ændringer kan gennemføres uden ekstra omkostninger for projektet. De ønskede ændringer træder derfor i stedet for Udredningens udformning. Det samme gælder Albertslund Kommunes ønske om en ændret placering af stationen ved Hersted Industripark.

I høringen om Udredningen har Rødovre Kommune tilkendegivet, at kommunen ikke opfatter den østlagte linjeføring som tilkøb og derfor ikke mener, at stationsplaceringen skal give kommunen ekstra omkostninger til ekspropriation. Der er enighed om, at i det omfang ekspropriation er nødvendig for gennemførelse af den besluttede linjeføring, vil ekspropriationsomkostninger skulle afholdes af projektet.

Andre udestående spørgsmål i Udredningen er linjeføringen ved DTU, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker en linjeføring gennem DTU, og Lyngby-Taarbæk Kommune mener, at en sådan ændring er af national betydning. Den endelige beslutning herom afventer en afklaring af en eventuel økonomisk medvirken fra andre parter. Endvidere udestår afklaring af udformningen og standsningsmønstret på Glostrup og Herlev stationer, hvor disse stationers fremtidige betydning som knudepunktsstationer er taget op i henholdsvis Transportministeriets 'Analyse af et sammenhængende kollektivt trafiknet' og i 'Trængselskommissionen'.

Der er enighed om, at udestående forhold, herunder linjeføringen ved DTU, må tages op i den videre planlægnings- og projekteringsproces. Der er samtidig enighed om, at alle udestående spørgsmål, herunder ændringer, der ligger ud over det i denne aftale fastlagte projekt, og som derfor forudsætter tilkøb, skal være afklaret senest i forbindelse med kommunernes og regionens fælles indstilling til transportministeren om VVM-redegørelsen og ministerens godkendelse af dispositionsforslaget for Ring 3 letbanen og den dertil knyttede VVM-redegørelse, som forventes at kunne ske medio 2015.

Staten deltager alene i anlægget af letbanen og i omkostningerne forbundet hermed og udtræder af interessentskabet, når letbanen tages i brug til passagerdrift. Ved statens udtræden overdrager staten vederlagsfrit sin andel af selskabet til de fortsættende interessenter, mod at staten efter sin udtræden ikke hæfter for eventuelle krav mod selskabet. Det fortsættende interessentskab overtager således alle selskabets aktiver og passiver samt rettigheder og pligter.

#### Interimsbestyrelse

Parterne aftaler, at de umiddelbart efter indgåelsen af nærværende aftale vil etablere en interimsbestyrelse. Samtidig vil Transportministeriet indgå aftale med Metroselskabet I/S om varetagelse af interessentselskabets opgaver i interimperioden. Parterne vil endvidere søge tilslutning fra de respektive bevilgende myndigheder til at gennemføre udbud og indgå kontrakter om de nødvendige forberedende arbejder. Når Folketinget har vedtaget lov om Ring 3 Letbanen, og interessentskabet, Ring 3 Letbane I/S, formelt er stiftet, vil interimsbestyrelsen kunne fortsætte som selskabets egentlige bestyrelse, ligesom interessentskabet vil kunne indgå aftale med Metroselskabet om at stå for administration og projekt- og kontraktstyring.

#### Økonomi og finansiering af driften, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer

Mellem Region Hovedstaden og de involverede kommuner er det aftalt, at disse parter viderefører interessentskabet med samme indbyrdes ejerforhold som hidtil. Region Hovedstaden vil således eje 43 pct.

og de involverede kommuner 57 pct. af interessentskabet efter statens udtræden. Efter statens udtræden vil Region Hovedstaden og de involverede kommuner i det nævnte indbyrdes forhold dække nettoomkostningerne til drift og vedligeholdelse af letbanen på Ring 3, herunder omkostningerne til finansiering af de for driften nødvendige investeringer, blandt andet anskaffelse af letbanetog, etablering af Kontrol og Vedligeholdelsescenter, prøvedrift, anskaffelse af strategiske reservedele og afholdelse af reinvesterings.

I overensstemmelse med Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, hvori kommunerne og regionen tilkendegiver at ville arbejde for en mulig anden etape af letbanen fra Park Allé til Brøndby Strand og Avedøre Holme, og med henblik på at fremme letbanens passagertal er det mellem kommunerne og regionen aftalt at afsætte 25 mio. kr. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer til anlæg, der kan forbedre busfremkommeligheden på den strækning, der er planlagt til etape 2 til Brøndby Strand og Avedøre Holme. Transportministeriet har noteret sig kommunernes og regionens ønske om at arbejde videre med en anden etape af letbanen. Det forudsættes, at Ring 3 Letbane I/S forestår finansieringen af de investeringer, som er relateret til drift og vedligeholdelse af letbanen, og som skal betales som en del af de årlige driftsomkostninger af de tilbageblivende interessenter efter statens udtræden af interessentskabet, jf. ovenfor.

Region Hovedstadens og de involverede kommuners årlige indskud til dækning af de løbende omkostninger til drift og vedligeholdelse af letbanen, herunder til dækning af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet indtægterne fra passagerdriften, fastlægges ved stiftelsen af Ring 3 Letbane I/S i en betalingsplan, hvori også principperne for eventuelle reguleringer som følge af ændrede investeringer relateret til driften og dertil knyttede finansieringsomkostninger fastlægges.

Fordelingen mellem kommunerne og regionen af de årlige driftsomkostninger, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, samt passagerindtægterne fastsættes til 43 pct. til regionen og 57 pct. til kommunerne. Fordelingsnøglen mellem kommunerne indbyrdes for driftsfasen er ikke fastlagt i denne aftale. Det samlede årlige indskud fra kommunerne og regionen vurderes på det nu kendte grundlag at være på 78 mio. kr., hvoraf regionen bærer 34 mio. kr. og kommunerne 44 mio. kr. I denne beregning er der ikke medtaget konsekvenser af en optimering af busdriften, men det er forudsat, at etableringen af letbanen skal give et samlet løft for den kollektive trafik. Indregnes busbesparelser på eksempelvis 10 pct. vil de årlige indskud reduceres til 23 mio. kr. for regionens vedkommende og 28 mio. kr. for kommunernes vedkommende.

Betalingsplanen opdateres senest et år før statens udtræden af interessentskabet. Samtidig fastlægges regionens og de involverede kommuners indbyrdes økonomiske rettigheder og forpligtelser i forhold til overskud/underskud af drift og vedligeholdelse af letbanen efter ibrugtagning til passagerdrift.

### **Konsekvenserne af aftalen for de enkelte parter:**

#### Staten ved transportministeren

Staten indskyder i henhold til en betalingsplan fastlagt ved stiftelsen 1.777 mio. kr. i 2013 priser i Ring 3 Letbane I/S, heraf 30 pct. korrektionsreserve, hvoraf de 10 pct. bindes i selskabet, mens de resterende 20 pct. indskydes i en central anlægsreserve, jf. ovenfor.

#### Region Hovedstaden

Region Hovedstaden indskyder i alt 991 mio. kr. i 2013 priser i Ring 3 Letbane I/S, heraf 15 pct. korrektionsreserve, som bindes i selskabet, jf. ovenfor. Regionen indskyder således som forudbetaling i 2019 150 mio. kr. i 2013 priser svarende til minimum 15 pct. af regionens andel af anlægsomkostningerne.

Herefter indskyder regionen i perioden 2020 - 2059 årlige indskud på 50 mio. kr. i 2013 priser til dækning af anlægsomkostningerne i letbanen.

Region Hovedstaden indskyder desuden fra letbanens overgang til passagerdrift 43 pct. af det nødvendige årlige indskud til dækning af driftsomkostningerne, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet passagerindtægterne, det vil på det nu kendte grundlag sige 34 mio.kr. årligt.

#### De berørte kommuner

De berørte kommuner indskyder til sammen i alt 1.296 mio. kr. i 2013 priser i Ring 3 Letbane I/S, heraf 15 pct. korrektionsreserve, som bindes i selskabet, jf. ovenfor. Kommunerne indskyder således som forudbetaling ved stiftelsen og i hvert af de følgende to år (2014 – 2016) 65 mio. kr. i 2013 priser, i alt 195 mio. kr., svarende til minimum 15 pct. af kommunernes samlede andel af anlægsomkostningerne. Herefter indskyder kommunerne i perioden 2017 – 2056 faste årlige indskud på 59 mio. kr. i 2013 priser til dækning af anlægsomkostningerne i letbanen.

Kommunerne indskyder desuden fra letbanens overgang til passagerdrift 57 pct. af det nødvendige faste årlige indskud til dækning af de årlige driftsomkostninger, inklusiv driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet passagerindtægterne, det vil på det nu kendte grundlag sige 44 mio. kr. årligt.

#### **Organisation**

Organisationen af letbaneprojektet forudsættes at følge nedenstående principper:

For anlægsperioden har Staten, Region Hovedstaden og de involverede kommuner aftalt,

at det fælles selskab, som skal stå for anlæg og drift af letbanen på Ring 3, skal etableres som et interessentskab ejet af parterne i samme forhold som parternes finansieringsbidrag, det vil sige

- Staten 40 pct.
- Region Hovedstaden 26 pct.
- Kommunerne tilsammen 34 pct.

at der afholdes interessentskabsmøder, hvor staten ved transportministeren, Region Hovedstaden og de berørte kommuner kan deltage med en stemmevægt, som svarer til ovenstående fordeling af finansieringen. Kommunerne deltager sammen i interessentskabsmøderne som én interessent modsvarende staten og regionen.

at kommunerne etablerer et Borgmesterforum til koordinering af kommunernes valg af repræsentanter til bestyrelsen samt afklaring af kommunernes fælles mandater for deltagelse i Interessentskabsmøder og bestyrelsesmøder. Som grundlag for arbejdet i Borgmesterforum indgås en aftale mellem de berørte kommuner. Borgmesterforum sekretariatsbetjenes af interessentskabet.

at der afholdes mindst ét interessentskabsmøde årligt

at alle væsentlige beslutninger på interessentskabsmøder kræver enstemmighed

at følgende beslutninger skal forelægges af bestyrelsen for interessenterne til beslutning:

- Ændring af vedtægt for interessentskabet

- Vedtagelse af anlægs, drifts- og likviditetsbudget
- Indgåelse af kontrakter om anlæg af Letbanen på Ring 3
- Vedtagelse af evt. udvidelser, fx en etape 2
- Vedtagelse af regnskab og årsrapport

at der sikres interessenterne mulighed for at indkalde ekstraordinære interessentskabsmøder, såfremt forhold, interessenterne er blevet orienteret om, eller forhold, interessenternes bestyrelsesrepræsentanter har valgt at forelægge interessenterne, giver anledning hertil

at der udpeges en bestyrelse for interessentskabet med den sammensætning, som er fastlagt i Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, det vil sige

Staten 3 medlemmer  
Regionen 2 medlemmer  
Kommunerne 2 medlemmer

Bestyrelsesformanden udpeges af staten ved transportministeren og de to næstformænd af henholdsvis kommunerne i fællesskab og regionen. Udpegning af formand og næstformænd sker efter forudgående orientering af de øvrige interessenter. Formand og næstformænd forbereder i fællesskab bestyrelsens møder.

at der sikres mindretalsbeskyttelse i interessentskabets bestyrelse, idet et bestyrelsesmedlem har ret til at kræve enhver beslutning i bestyrelsen udsat med henblik på forelæggelse for interessenterne.

at bestyrelsen indgår aftale med Metroselskabet I/S om varetagelse af interessentskabets administration, gælds- og formueforvaltningsamt projekt- og kontraktstyring.

at staten ved transportministeren udtræder af interessentskabet, når letbanen påbegynder passagerdrift.

For driftsperioden har Region Hovedstaden og de involverede kommuner aftalt,

at interessentskabet videreføres af Region Hovedstaden og de involverede kommuner i samme indbyrdes ejerforhold og med samme indbyrdes vægt i interessentskabsmøder og bestyrelse, som disse to parter har indgået i det oprindelige interessentskab. Det betyder, at regionen vil eje 43 pct. og de involverede kommuner tilsammen 57 pct.

at det fortsættende interessentskab efter statens udtræden varetager styringen af drifts- og vedligeholdelseskontrakten for letbanen og genudbud heraf.

at interessentskabets bestyrelse efter statens udtræden sammensættes således:

Regionen 3 medlemmer  
Kommunerne 3 medlemmer

Bestyrelsesformanden udpeges af kommunerne og næstformanden af regionen. Udpegning af formand og næstformand forudsætter enighed mellem interessenterne. Formand og næstformand forbereder i fællesskab bestyrelsens møder. Ved stemmelighed er formandens stemme afgørende.

at interessentskabets øvrige forhold, herunder afholdelse af interessentskabsmøder,

interessentskabsmødernes kompetence, enstemmighed og mindretalsbeskyttelse samt aftale med Metroselskabet I/S om varetagelse af selskabets opgaver, videreføres efter statens udtræden af interessentskabet.