

1. september 2014
Transportministeriets j.nr. 2014-2417

UDKAST

Forslag

til

Lov om Odense Letbane

Kapitel 1

Oprettelse af Odense Letbane P/S og definition af anlægget

§ 1. Odense Kommune opretter et letbaneselskab ved navn Odense Letbane P/S. Selskabet kan oprette datterselskaber.

Stk. 2. Odense Kommune hæfter for gæld og alle øvrige forpligtelser i Odense Letbane P/S, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte, at den i stk. 2 nævnte hæftelse kan ophøre, såfremt Odense Kommune helt eller delvis overdrager ejerskabet i Odense Letbane P/S til anden part.

Stk. 4. Odense Kommune opretter et komplementarselskab ved navn Odense Letbane Komplementar ApS.

§ 2. Odense Kommune indskyder 1.118 mio. kr., inkl. 30 pct. korrektionsreserve, i Odense Letbane P/S til anlæg af letbanen. Derudover indskyder Odense Kommune 656 mio. kr., inkl. 10 pct. korrektionsreserve, til driftsrelaterede anlægsgudgifter. Beløbene er i angivet i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven.

Stk. 2. Odense Kommune afholder desuden udgifterne til drift af Odense Letbane.

§ 3. Odense Letbane P/S formål er at stå for projektering, anlæg og drift af en letbane i Odense.

Stk. 2. Linjeføringen for Odense Letbane med stationer samt kontrol- og vedligeholdelsescenter og parker og rejs anlæg fremgår af bilag 1 til loven.

Stk. 3. Linjeføringen for Odense Letbane kan forkortes og antallet af stationer kan justeres, såfremt Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren er enige herom.

§ 4. Region Syddanmark yder et engangstilskud til anlæg af Odense Letbane på 100 mio. kr. Beløbet er i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven. Beløbet er uden korrektionsreserver.

Stk. 2. Transportministeren yder et tilskud på 1.108 mio. kr. inklusive 30 pct. korrektionsreserver til anlæg af Odense Letbane. Beløbet er i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven.

Stk. 3. Region Syddanmarks og transportministerens tilskud, jf. stk. 1 og 2, betales til Odense Letbane P/S efter en fastlagt betalingsplan. Tilskuddene gives under forudsætning af, at letbanen anlægges, og at der ikke sker væsentlige ændringer i projektet.

Kapitel 2 Regulering i anlægs- og driftsfasen

§ 5. § 21 e i lov om jernbane finder anvendelse i forbindelse med projekteringen af Odense Letbane, således at Odense Letbane P/S får de samme beføjelser som en infrastrukturforvalter.

§ 6. Transportministeren bemyndiges til på vegne af Odense Letbane P/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget nævnt i § 3.

Stk. 2. Transportministeren kan på vegne af Odense Letbane P/S efter anmodning fra ejeren, i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægget nævnt i § 3, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Odense Letbane P/S afholder alle omkostninger hertil.

Stk. 3. Transportministeren bemyndiges til på vegne af Odense Letbane P/S ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs letbaneanlægget, jf. § 3, servitut om el drift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for gennemførelse af anlægget nævnt i § 3.

Stk. 4. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse.

Stk. 6. Odense Letbane P/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

§ 7. Bestemmelsen i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse af anlæg af Odense Letbane, jf. § 3.

Kapitel 3 Regulering af Odense Letbane P/S

§ 8. Odense Letbane P/S ledes af en bestyrelse og en direktion.

§ 9. Forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for Odense Letbane P/S samt Odense Letbane Komplementar ApS.

§ 10. Årsregnskabslovens regler, herunder bestemmelserne for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Odense Letbane P/S.

Kapitel 4 Tilkøb, ændringer m.v. i forbindelse med anlæg af Odense Letbane

§ 11. Transportministeren, Region Syddanmark og Odense Kommune har mulighed for at foretage tilkøb. Tilkøb betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, som ikke er nødvendige for anlæg af Odense Letbane, jf. § 2, stk. 2, og som parterne har mulighed for at vælge senest i forbindelse med fastlæggelse af udbudsbetingelserne for anlægget af letbanen, uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget. Tilkøb skal godkendes af de øvrige parter.

§ 12. Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren skal godkende udbudsmaterialet, tildeling af hovedkontrakt og større ændringer i projektet.

Stk. 2. Hvis anlægget af Odense Letbane opgives, vil Odense Letbane P/S skulle opløses, og eventuel overskudslikviditet i selskabet vil blive fordelt forholdsmæssigt mellem Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren og i forhold til parternes tilskud til Odense Letbane P/S, jf. § 2, og § 4, stk. 1 og 2.

§ 13. Uforudsete udgifter som følge af krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport samt afledte udgifter heraf, som ikke skyldes tilkøb, betales af Odense Kommune.

Kapitel 5 Ikrafttræden m.v.

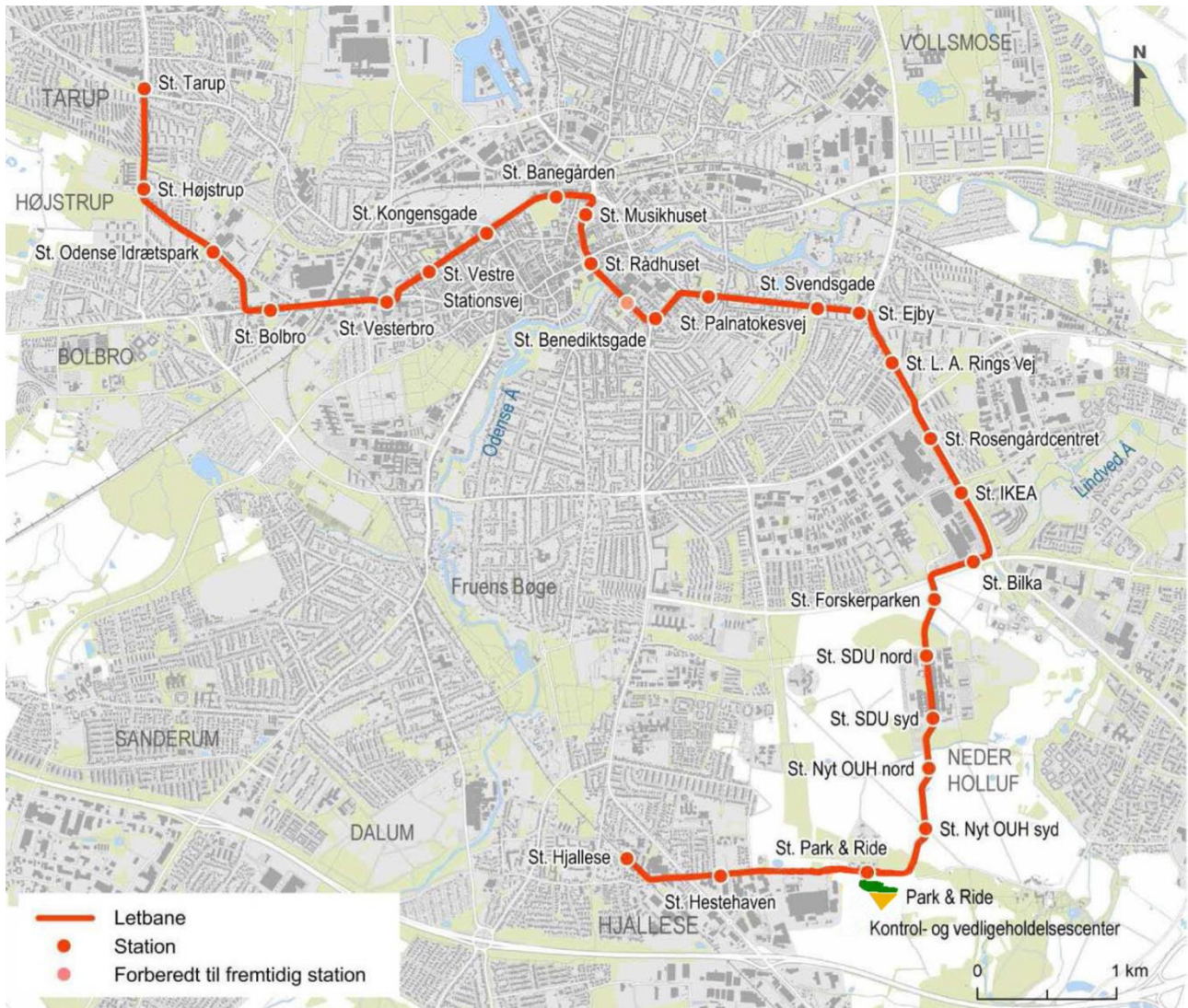
§ 14. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 15. I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, som senest ændret ved lov nr. 746 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 5, indsættes som stk. 11:

”Stk. 11. I region Syddanmark, kan det trafikselskab, der dækker Fyn, efter aftale med Odense Letbane P/S varetage opgaver vedrørende driften af Odense Letbane.

Kort over Odense Letbane



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund for forslaget
 - 2.1 Politiske aftaler og principaftale
 - 2.2. Odense Letbane
3. Lovforslagets indhold
 - 3.1. Odense Letbane P/S
 - 3.2. Projektering af Odense Letbane
 - 3.3. Forholdet til Grundlovens § 73
 - 3.4. Anlæg og drift af Odense Letbane
 - 3.5. Regulering af letbaner
4. Om kommunal og regional låntagning til Odense Letbane
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
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 er en kombineret selskabs-, projekterings- og anlægslov for Odense Letbane.

Lovforslaget indeholder bemyndigelse til, at Odense Kommune opretter et letbaneselskab, Odense Letbane P/S, som skal stå for projektering, anlæg og drift af Odense Letbane. Odense Letbane skal anlægges i overensstemmelse med den definition af anlægget, som fremgår af lovforslaget. Lovforslaget giver endvidere Letbaneselskabet bemyndigelse til at foretage ekspropriationer, pålægge servitutter mv., der er nødvendige for at kunne etablere Letbanen.

Lovforslaget fastlægger endvidere, at Odense Kommune hæfter ubegrænset for Odense Letbane P/S. Hermed sikres det, at Odense Kommune, som tilsigtet har det fulde økonomiske ansvar for projektet.

Lovforslaget fastlægger de regler, der skal gælde for Odense Letbane P/S.

Lovforslaget fastlægger endvidere, at udover Odense Kommune skal transportministeren og Region Syddanmark bidrage økonomisk til anlæg af Odense Letbane. Odense Kommune er eneansvarlig for de driftsrelaterede anlægsudgifter samt for de egentlige driftsudgifter i relation til Odense Letbane.

Modellen for statens bidrag til Odense Letbane er identisk med den, som etableres for Aarhus Letbane, i forbindelse med det samtidige fremsatte lovforslag om ændring af lov om Aarhus Letbane, hvorved staten trækker sig ud af Aarhus Letbane I/S, og statens oprindelige indskud konverteres til et tilskud.

2. Baggrund for forslaget

2.1 Politiske aftaler og principaftale

Med Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 mellem den daværende regering (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance blev der afsat et statsligt bidrag på 4,1 mio. kr. (2012-priser) til VVM-undersøgelsen af første etape af en letbaneløsning i Odense.

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre) og Dansk Folkeparti og Enhedslisten blev der afsat yderligere 15 mio. kr. til en optimering og forcering af de kommende undersøgelser, herunder gennemførelse af VVM-undersøgelse.

Af aftalen om Finansloven for 2014 af 26. november 2013 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, og Radikale Venstre), Venstre og Det Konservative Folkeparti, fremgår det:

”Letbane i Odense

Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti bakker op om Odense Kommunes forslag om at etablere en letbane i Odense til styrkelse af den kollektive transport. Letbanen forventes at bidrage til at overflytte rejsende fra blandt andet personbiler til den mere miljøvenlige eldrevne letbane.

En letbane i Odense vil forbedre mobiliteten ved at forbinde bolig- og erhvervsområder, uddannelse, forskning og kultur og skabe sammenhæng på tværs af de mange planlagte byudviklingsprojekter i Odense. Letbanen vil være et markant grønt løft af den kollektive transport i Odense Kommune og vil tilskynde til yderligere benyttelse af kollektiv trafik.

Odense Kommune har i juni 2013 færdiggjort en udredningsrapport med en projektbeskrivelse, anlægsskøn mv. Efter VVM-undersøgelse, projektering og udbudsforretning forventer Odense Kommune at kunne igangsætte selve anlægsarbejdet medio 2016. Letbanen forventes at kunne stå færdig i 2020.

Aftaleparterne er enige om at afsætte i alt 1,1 mia. kr. i perioden 2015-2020 til et statsligt tilskud til etablering af en letbane i Odense. Det skal bidrage til at finansiere de samlede anlægsudgifter ved projektet på i alt ca. 2,4 mia. kr. Som det fremgår af udredningsrapporten finansierer Odense Kommune såkaldte driftsrelaterede anlægsudgifter (kontrolcenter, togsæt mv.) på ca. 0,6 mia. kr. samt efterfølgende driftsudgifter.”

Herefter blev der den 23. juni 2014 indgået en principaftale mellem staten v/ Transportministeriet, Region Syddanmark og Odense Kommune for Odense Letbane. Af principaftalen fremgår økonomien

for Odense Letbane og fordelingen mellem de tre parter. Principaftalen er vedlagt som bilag 1 til dette lovforslag.

2.2. Odense Letbane

Den samlede strækning for Odense Letbane bliver på 14,4 km, og letbanen vil bl.a. betjene Odense Banegårdscenter, Rosengårdscenteret, Syddansk Universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjallese Station. Letbanen forventes at kunne åbne i 2020, hvor Nyt Odense Universitetshospital skal stå færdigt, og den vil dermed forbinde bolig- og erhvervsområder, uddannelse, forskning og kultur.

Odense Letbane anlægges som beskrevet i Odense Kommunes udredningsrapport (jf. TRU-Alm. del 2012-2013), Bilag 306, Udredningsrapport om Odense Letbane af 1. juli 2013, samt i VVM-redegørelsen for Odense Letbane "Odense Letbane. VVM og Miljøvurdering" fra november 2013, dog med anvendelse af traditionel kørestrøm på hele strækningen og ballasterede spor på i alt 7 km af de samlede 14,4 km, jf. principaftalen.

Sporerne til Odense Letbane anlægges delvis som traditionelle ballasterede spor på 7 km. af strækningen. Det drejer sig om hele eller dele af strækningerne Tarup st.-Højstrup st., Ejby st.-Forskerparken st. og OUH Syd - Hjallese st. De resterende 7,4 km. spor befæstes på en fast betonplade – kaldet slab track. De to løsninger giver forskellige muligheder og begrænsninger, og er placeret der, hvor de passer ind i letbanens forløb. Slab track er således dyrere at anlægge, men kræver mindre vedligeholdelse og giver større komfort end traditionelle spor. Derudover er der med en slab track løsning mulighed for en grøn belægning, hvor der fx anlægges græs mellem og ved siden af skinnerne. Ligeledes giver slab track (afhængigt af den valgte belægning) bedre muligheder for, at den øvrige trafik kan krydse letbanesporet. Det er forudsat, at den centrale strækning mellem Kongensgade st. og Rådhuset st. anlægges med en fast belægning, mens de øvrige strækninger med slab track anlægges med en grøn belægning. Odense Letbane er afhængig af et kørestrømsanlæg med køreledninger. Strømmen vil blive leveret af ti omformerstationer, der placeres med en indbyrdes afstand på ca. 1,5-2,5 km langs letbanen. Køreledningerne bliver placeret i ca. 5,5 meters højde på master, der vil stå med ca. 40 meter mellem sig. I sving vil masteafstanden være kortere, og i kryds bliver der sat wirer op til at holde køreledningerne.

Togene på Odense Letbane vil være op til 2,65 meter brede og maksimalt 42 meter lange. De vil højst køre 60 km/t, og på det meste af strækningen vil deres hastighed være 50 km/t. På korte strækninger forventes den maksimale hastighed at være 15 og 30-40 km/t. Togene forventes at stoppe 15-20 sekunder på hver station. Ved knudepunkter og endestationer vil stoppet vare lidt længere. I alt forventes turen mellem endestationerne i Tarup og Hjallese at tage ca. 42 minutter.

Der vil blive etableret 26 stationer, og ved flertallet af dem vil letbanen være placeret mellem to sideperroner. På det meste af strækningen kører letbanen i sit eget adskilte tracé, men uden særlig afskærmning i forhold til den øvrige trafik. I kryds og i Thomas B. Thriges Gade vil letbanen køre sammen med den øvrige trafik. Ved Albani Bryggeriet forberedes der til yderligere en station.

Syd for Nyt OUH langs Hestehaven bliver der bygget et kontrol- og vedligeholdelsescenter med et togdepot, hvorfra letbanens daglige drift skal styres.

I forbindelse med letbanestationen Park & Ride syd for Campusområdet etableres et parker og rejs anlæg med 1.500 parkeringspladser, som giver gode muligheder for, at bilister, som f.eks. kommer til Odense via motorvejen E20, kan skifte til letbanen.

Etablering af letbanen betyder, at en række veje skal udvides, og at det bliver nødvendigt at forlænge de tunneler, som letbanen krydser. I tillæg hertil kan der blive behov for at forstærke bæreevnen på de broer, som letbanen kommer til at køre på. Disse tilpasninger vil blive gennemført som en del af Letbaneprojektet og indgår i Letbanens anlægsøkonomi.

Etablering af letbanen betyder, at et betydeligt antal forsyningsledninger skal omlægges. Omkostningerne herved vil blive fordelt i overensstemmelse med gæstprincipippet i lov om offentlige veje.

Såfremt anlæg af letbanen fordyres udover de aftalte reserver, er staten, Odense Kommune og Region Syddanmark enige om at drøfte håndtering af merudgifter herunder om nødvendigt at tilpasse projektets omfang f.eks. ved at udskyde dele af strækningen til en senere etape 2 (f.eks. mellem Odense Banegårds Center og Tarup Centret), samt at reducere antallet af stationer der etableres, og antallet af stationer der forberedes til.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Odense Letbane P/S

Odense Kommune har ønsket at oprette et selskab, som skal stå for projektering, anlæg og drift af Odense Letbane. Der er knyttet en række fordele til at organisere projektet i et selskab, bl.a. kan der indsættes en professionel bestyrelse og direktion til at styre Letbaneprojektet, og der kan sikres en klar adskillelse mellem Odense Kommunes økonomi og Letbanens økonomi. Tilsvarende er en række andre statslige/kommunale projekter organiseret i et selskab, herunder Aarhus Letbane, Letbanen i Ring 3 og Metroen i København. Disse projekter er alle interessentskaber (I/S).

Hensigten med bestemmelserne vedr. selskabsformen i lovforslaget er, at der med loven gives Odense Kommune de samme muligheder og forhold til at organisere anlæg og drift af Odense Letbane i et selvstændigt selskab, som gælder i andre sammenlignelige infrastrukturprojekter.

Interessentskaber kræver, at der er mindst to parter til at stifte selskabet. I og med, at det kun er Odense Kommune, der med loven vil være part i Odense Letbane, er I/S modellen ikke en mulighed. Loven angiver i stedet, at letbaneselskabet oprettes som et partnerselskab (P/S). Et partnerselskab hører, ligesom interessentskabet, til gruppen af personselskaber, og det kan ligesom et I/S sikre, at selskabet, ligesom kommunen i øvrigt, ikke skal betale selskabsskat, blot fordi det er organiseret i et selskab.

Et partnerselskab er i selskabslovens § 5, nr. 21, defineret som et kommanditselskab, jf. § 2 stk. 2, i lov om visse erhvervsdrivende virksomheder, hvor kommanditisterne har indskudt en bestemt kapital, som er fordelt på aktier. Et kommanditselskab er kendetegnet ved, at der er to forskellige typer af selskabsdeltagere, kommanditisten, som hæfter begrænset for virksomhedens forpligtelser og komplementaren, som hæfter ubegrænset for virksomhedens forpligtelser.

I Odense Letbane P/S bliver Odense Kommune kommanditist og hæfter herigennem alene med sit indskud for selskabet gæld. Som komplementar, der hæfter direkte og ubegrænset for selskabets gæld,

etableres et af Odense Kommune ejet anpartsselskab ved navn Odense Letbane Komplementar ApS. Imidlertid er der begrænset hæftelse i et anpartsselskab. Modsat hensigten vil Odense Kommune dermed som udgangspunkt ikke hæfte fuldt for Letbaneselskabets forpligtelser. Derfor er der i loven indsat en bestemmelse om, at Odense Kommune, i modsætning til de almindelige bestemmelser i selskabsloven, hæfter for gæld og alle øvrige forpligtelser i Odense Letbane P/S.

Et partnerselskab er omfattet af reglerne i selskabsloven, jf. § 358. Det følger af denne bestemmelse, at der skal foretages de fornødne tilpasninger, som måtte være nødvendige i forhold til aktieselskabers faste struktur omkring vedtægter, tegningsret og kapitalforhold.

3.2. Projektering af Odense Letbane

Eftersom Odense Letbane P/S oprettes med hjemmel i nærværende lovforslag, vil selskabet kunne benytte hjemlerne i jernbanelovens kapitel 2 a om projektering af jernbaner, jf. lov. nr. 747 af 26. juni 2014 om ændring af lov om jernbane, idet disse hjemler kan benyttes af selskaber oprettet ved lov, som har ansvar for projekteringen af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg. Kapitel 2a i lov om jernbaner omhandler nedlæggelse af forbud, pålæg af byggelinjer og fremrykket ekspropriation fsva. angår projekteringsaktiviteter

I det Odense Letbane P/S med lovforslaget tildeles beføjelser som infrastrukturforvalter, jf. § 21 e i jernbaneloven, får Odense Letbane P/S får med denne lov hjemmel til uden retskendelse at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer i forbindelse med projekteringen af Odense Letbane.

Odense Letbane P/S skal give ejeren af de arealer, der skal undersøges m.v., skriftlig underretning senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne, dog 28 dage forinden, hvis der er tale om arkæologiske forundersøgelser. Odense Letbane P/S skal i givet fald yde ejeren af de arealer, hvor der er foretaget undersøgelser m.v., erstatning for den skade, som ejeren måtte blive påført i anledning af undersøgelserne.

Odense Letbane P/S vil kunne benytte ovenstående bestemmelser i forbindelse med projekteringen af Odense Letbane i overensstemmelse med definitionen af anlægget i § 3, stk. 2.

3.3. Forholdet til Grundlovens § 73

Dette lovforslag vil have ekspropriativ karakter da Odense Letbane P/S, jf. lovforslagets § 6, får mulighed for at foretage ekspropriation.

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 forslåede bestemmelser skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til etablering af Odense Letbane Letbane. Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre anlægget af Odense Letbane.

Ekspropriationskommissionen foretager en tilbundsgående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige

proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af Odense Letbane, altså et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Ekspropriationerne i henhold til lovforslaget sker efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ekspropriationskompetencen er som nævnt henlagt til særlige uafhængige ekspropriationskommissioner, som både forestår prøvelsen af det foreliggende projekt og træffer den endelige afgørelse om ekspropriation, herunder om erstatningsfastsættelsen.

Erstatningen skal være fuldstændig, det vil sige, at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Det vil først og fremmest være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også ulemper som følge af ekspropriationen, herunder både midlertidige, varige og naboretlige ulemper. Det er ikke alene ejeren af den ejendom, der skal eksproprieres, der kan have krav på erstatning, men fx også naboer.

Vejlovens regler om erstatningens fastsættelse fremgår af den gældende vejlovs § 51, stk. 1 og stk. 2. I denne lov er der en generel henvisning til vejlovens regler om erstatningsfastsættelse, og det vil til enhver tid være de gældende regler i vejloven om erstatningens fastsættelse, der finder anvendelse i forbindelse med ekspropriationer efter denne lov.

Det bemærkes, at ved seneste ændring af jernbaneloven i lov nr. 747 af 25. juni 2014, blev det indført i loven, at ved erstatningsfastsættelse finder § 51, stk. 1 og 2 i lov om offentlig vej anvendelse. Dette fremgår af §§ 2 d og 2 e ved ekspropriation, der omhandler byggelinjer og forlodsøvertagelse.

Det bemærkes endvidere, at der med denne lov gives de samme hjemler til ekspropriation, som der blev givet med lov om Aarhus Letbane.

3.4. Anlæg og drift af Odense Letbane

Ifølge forslaget anlægges der en tosporet letbane fra Tarup Center i nordøst til Hjallesø Station i syd. Med 26 stationer vil letbanen forbinde midtbyen, Campusområdet og andre byområder.

Når anlægget er i drift, forventes der 35.600 passagerer om dagen.

Anlægsarbejderne er planlagt til at foregå i 2016-19. Efter testkørsler i 2019 vil letbanen kunne åbne for passagerer i 2020.

Det er Odense Letbane P/S, der er ansvarlig for anlæg og drift af Odense Letbane. Anlægsopgaven skal sendes i udbud. Udbudsbetingelserne skal udformes således, at det fremgår klart hvilke priser, der relaterer sig til anlæg af letbanen og hvilke priser, der vedrører driftsrelaterede forhold, så som indkøb af letbanetog, etablering af drifts- og vedligeholdelsescenter, parker og rejse anlæg, prøvedrift m.v.

Driften af letbanen skal ligeledes sendes i udbud af Odense Letbane P/S eller selskabet kan vælge, at overlade trafikfører rollen til trafikkselskabet på Fyn, Fynbus, jf. forslaget § 15.

3.5. Regulering af letbaner

I forslaget til ny jernbanelov (L nr. XX) indføres der en definition på letbaner med henblik på at foretage en afgrænsning af letbanen i forhold til konventionelle jernbaner. Letbaner er skinnebåren trafik som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé. Derudover bibeholdes ordningen med at jernbaneloven i store træk gælder for letbaner

Der er udstedt en bekendtgørelse nr. 891 af 30. juni 2014 om krav til letbaneførere og trafikstyringspersonale på letbaneområdet. Letbanevirksomhederne skal sikre uddannelse af sine egne letbaneførere under iagttagelse af kravene i bekendtgørelsen.

Odense Letbane skal have et sikkerhedsledelsessystem. Det betyder, at letbanevirksomheden skal sikkerheds certificeres, og infrastrukturforvaltere på letbane skal sikkerhedsgodkendes.

Det er Trafikstyrelsen, der skal godkende de sikkerhedsmæssige forhold vedrørende de banetekniske anlæg, letbanekøretøjer, trafikale regler m.v. Godkendelsesprocessen vil skulle aftales nærmere mellem Trafikstyrelsen og Odense Letbane P/S.

4. Om kommunal og regional låntagning til Odense Letbane

Odense Kommune indskyder 1.118 mio. kr. i Odense Letbane P/S til anlæg af letbanen. Derudover indskyder Odense Kommune 656 mio. kr. (inkl. 10 pct. korrektionsreserve) til driftsrelaterede anlægsudgifter. Beløbet er inkl. korrektionsreserver og er angivet i 2014-priser. Odense Kommunes indskud opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven. Region Syddanmark yder et engangstilskud til anlæg af Odense Letbane på 100 mio. kr. Beløbet er i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven. Beløbet er uden korrektionsreserver.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er indstillet på, at Odense Kommune kan lånefinansiere op til 85 pct. af kommunens anlægsudgifter, hvilket indebærer, at kommunen vil skulle egenfinansiere minimum 15 pct.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er samtidig indstillet på, at Region Syddanmark kan lånefinansiere op til 80 pct. af regionens anlægsudgifter, hvilket indebærer, at regionen vil skulle egenfinansiere minimum 20 pct.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er endvidere indstillet på at give Odense Kommune og Region Syddanmark adgang til at optage lån med en løbetid på op til 30 år uden mulighed for afdragsfrihed. Lånene kan optages efterhånden, som behovet opstår med henblik på at minimere låneomkostningerne.

Lån til reinvesteringer i anlæg optages senere end lån til anlægsinvesteringer ved etablering af letbanen. Betalingsprofilen er forudsat således, at de enkelte lån uden mulighed for afdragsfrihed skal tilbagebetales senest 30 år efter optagelsestidspunkt.

Låntagning kan udelukkende anvendes til finansiering af anlægsudgifter, dvs. til anlægsinvesteringer og reinvesteringer i anlæg. Der kan ikke lånes til driftsudgifter og almindeligt vedligehold. For en sontring

mellem drifts- og anlægsudgifter henvises til afsnit 2.2 i henholdsvis "Budget- og regnskabssystem for kommuner" og "Budget- og regnskabssystem for regioner".

Vilkårene for låntagning skal i øvrigt følge Økonomi- og Indenrigsministeriets lånebekendtgørelser. Dispensation herfra forudsætter en konkret ansøgning til ministeriet.

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 låntagning eller hæftelse for andele af lån optaget af et selskab kræver således enten ledig låneramme eller lånedispensation fra ministeriet.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er i den forbindelse indstillet på at give:

- Odense Kommune dispensation til deponeringsfritagelse, således at lån optaget af et letbaneselskab - med evt. kommunal garanti - ikke henregnes til Odense Kommunes låntagning.
- Region Syddanmark dispensation til at optage lån.

Region Syddanmarks anlægstilskud til letbanen kan ydes uden at belaste det regionale anlægsloft.

Egenfinansieringen fra Odense Kommune til anlæg af letbanen gives i form af indskud i Odense Letbane P/S og påvirker dermed ikke det kommunale anlægsloft.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det samlede anlægsoverslag for Odense Letbane er 2.326 mio. kr. (2014- priser inkl. korrektionsreserver) Hertil kommer driftsrelaterede anlægsomkostninger på 656 mio. kr. (2014-priser inkl. 10 pct. korrektionsreserve), som afholdes af Odense Kommune.

Driftsrelaterede anlæg, som alene betales af Odense Kommune, herunder parker og rejs anlæg og kontrol og vedligeholdelsescenter, er en integreret del af Odense Letbane og håndteres efter samme principper som de øvrige dele af letbaneprojektet.

Statens og Region Syddanmarks bidrag er alene tilskud til anlæg af letbanen, som ejes og drives af Odense Letbane P/S.

Staten bidrager med 1.108 mio. kr. inkl. allerede afholdte udgifter til forundersøgelse og VVM (inkl. 30 pct. korrektionsreserve), mens Region Syddanmark bidrager med 100 mio. kr. til Odense Letbane P/S. Beløbene er i angivet i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven.

Tilskuddene gives under forudsætning af, at nærværende projekt gennemføres, og at der ikke sker væsentlige ændringer af projektet uden forudgående godkendelse.

Staten vil som tilsynsførende have en tilsynsforpligtelse som tilskudsgiver og vil derfor udøve tilsyn i henhold til statens vejledning om effektiv tilskudsforvaltning 2011. Staten er som tilskudsgiver forpligtiget til at indgå aftale med tilskudsmodtager om tilsyn med dispositioner og revision af de midler, der modtages fra staten. På den baggrund vil der blive indgået en administrationsaftale mellem Transportministeriet og Odense Letbane P/S, som beskriver de krav, Transportministeriet stiller til

Odense Letbane P/S i forbindelse med udmøntningen af statens tilskud. Som bilag til administrationsaftalen vil der også blive udarbejdet en revisionsinstruks.

Staten og Odense Kommune afsætter en korrektionsreserve på 30 pct. af det statslige og kommunale bidrag, dog 10 pct. for så vidt angår de driftsrelaterede anlægsudgifter. Regionens bidrag er et engangsbidrag på 100 mio. kr. ekskl. korrektionsreserve.

Kommunens korrektionsreserver samt de 10 pct. af statens samlede korrektionsreserve på 30 pct. forudsættes overført til selskabet sammen med bidrag til finansiering af anlægsomkostningerne. Korrektionsreserven vil budgetmæssigt være bundet, således at træk på denne reserve kun vil kunne ske i samme forhold som parternes bidragsandel og kun efter forelæggelse for bidragsyderne, det vil sige staten og kommunen. Forelæggelsen skal foretages, så snart letbaneselskabet forventer, at basisoverslaget i alt vil blive overskredet. Statens godkendelse af træk på 10 pct. reserven foretages af Transportministeriet.

De resterende 20 pct. 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. Statens godkendelse af træk på den centrale reserve foretages af Transportministeriet og Finansministeriet.

Der vil i forbindelse med stiftelsen af Odense Letbane P/S blive fastsat en betalingsplan for statens og Region Syddanmarks tilskud. Tilskuddene gives under forudsætning af, at letbanen anlægges, og at der ikke sker væsentlige ændringer i projektet.

Når de samlede anlægsomkostninger er endeligt opgjort, vil et eventuelt mindre forbrug i forhold til basisoverslaget blive tilbagebetalt til staten, kommunen og regionen i samme forhold som deres respektive tilskud. Såfremt der er trukket på korrektionsreserven, vil den ubrugte del af reserverne blive tilbagebetalt til staten og kommunen i samme forhold som deres respektive tilskud og indskudte korrektionsreserve.

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 Odense Letbane, skulle betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er anslået til ca. 300 mio. kr.

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Dette gælder uanset om erhververen er privat eller offentlig og uanset om overdragelsen sker i fri handel eller ved ekspropriation. I overensstemmelse hermed er udgangspunktet, at arealejerens ret til at kræve ledningsarbejder betalt af ledningsejer også gælder for senere erhververe af ejendommen.

Der gælder et lovhjemlet gæsteprincip i vejloven, jf. § 106, som der henvises til i denne lov. På baneområdet er der ikke et tilsvarende lovhjemlet gæsteprincip. Dog anses der i praksis at gælde et tilsvarende ulovhjemlet gæsteprincip på baneområdet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

De miljømæssige påvirkninger og konsekvenser af Odense Letbane er vurderet og beskrevet i Odense Kommunes VVM-redegørelse og miljøvurdering, jf. kravene til VVM-redegørelse. Odense Kommune har på baggrund af VVM-redegørelsen vedtaget et kommuneplantillæg for Odense Letbane, ”Tillæg nr. 2 til kommuneplan 2013-2025 for Odense Kommune”, som udgør den miljømæssige VVM-godkendelse af projektet. Forud herfor, har kommuneplantillægget været i offentlig høring i Odense fra 17. januar til 14. marts 2014.

Odense Kommune er ansvarlig for, at den udarbejdede VVM-redegørelse og miljørapport for Odense Letbane er fyldestgørende. Uforudsete udgifter som følge af evt. krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport og afledte udgifter heraf, som ikke skyldes tilkøb, betales af Odense Kommune.

Dette lovforslaget bidrager til gennemførelsen af Odense Letbane, men medfører ikke særskilt yderligere miljømæssige konsekvenser end dem, der er beskrevet i det planlægningsgrundlag for Letbanen, der er godkendt med Odense Kommunes kommuneplantillæg for projektet.

9. Forholdet til EU-retten

Letbaner er undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 459 af 28. april 2010 om interoperabilitet i jernbanesystemet. Det samme gør sig også gældende for lokomotivførerdirektivet, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere.

For så vidt angår jernbanesikkerhedsdirektivet, har Danmark valgt ikke at benytte muligheden for at undtage letbaner, jf. bekendtgørelse nr. 1293 af 23. november 2010 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet. Det betyder, at letbanen er omfattet af sikkerhedsdirektivet, og de retsakter, der udstedes i medfør af sikkerhedsdirektivet. Letbanen skal således have et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse.

Forslaget skal overholde EU’ udbudsregler for offentlige kontrakter (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2014/24/EU af 26. marts 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (udbudsdirektivet)) samt (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (”forsyningsvirksomhedsdirektivet”).

Forslaget skal endvidere overholde (Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70) (PSO-forordningen).

Det fremgår af art. 5, stk. 1, i PSO- forordningen, at indgåelse af offentlige tjenesteydelseskontrakter vedrørende personbefordring med bus eller sporvogn (herunder letbane) er omfattet af udbudsdirektivet og forsyningsvirksomhedsdirektivet, såfremt sådanne kontrakter ikke er udformet som koncessionskontrakter, i fald kontrakterne er udformet som koncessionskontrakter er de udelukkende omfattet af PSO-forordningen.

10. Høring

Et udkast til lovforslag har i perioden 1. september 2014 til 2. oktober 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatsamfundet, Odense Kommune, DI, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Danske Regioner, Dansk Jernbaneforbund, DSB, 3 F, FDM, Fynbus, Forbrugerrådet, HK Trafik og Jernbane, Jernbanenævnet, KL, Landdistrikternes Fællesråd, LO, Rådet for Sikker Trafik, Region Syddanmark, Rigsrevisionen og Trafikselskaberne i Danmark,

Høringssvar vil blive fremsendt til Folketingets Transportudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Staten bidrager med 1.108 mio. kr. inkl. 30 pct. korrektionsreserver til anlægget. Region Syddanmark bidrager med 100 mio. kr. til anlægget. Odense Kommune bidrager med 1.118 mio. kr. inkl. 30 pct. korrektionsreserver til anlægget. Odense Kommune bidrager endvidere med i alt 656 mio. kr. (inkl. 10 pct. korrektionsreserve) til driftsrelaterede anlægsomkostninger. Alle beløb er 2014-priser. Odense Kommune afholder endvidere udgifterne til driften af letbanen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske	Fordele som	Som følge af gæsteprincippet anvendelse

konsekvenser for erhvervslivet	følge af øget mobilitet.	vil ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges i forbindelse med Odense Letbane, skulle betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er anslået til ca. 300 mio. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget skal overholde PSO-forordningen samt EU' udbudsregler (udbudsdirektivet og forsyningsvirksomhedsdirektivet).	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås, at Odense Kommune skal oprette et letbaneselskab som et partnerselskab med navnet, Odense Letbane P/S. Et partnerselskab er et kommanditselskab, og det er kendetegnet ved, at der er 2 forskellige typer af selskabsdeltagere, kommanditisten, som hæfter begrænset for virksomhedens forpligtelser, og komplementaren, som hæfter ubegrænset for virksomhedens forpligtelser. Odense Kommune bliver kommanditist, og hæfter herigennem alene med sit indskud for selskabet gæld, jf. dog stk.2. Det foreslås tillige at Odense Letbane P/S kan oprette datterselskaber.

Selskabsdannelsen medfører, at den kommunale styrelseslov ikke finder anvendelse på Odense Letbane P/S. I stedet bliver selskabet omfattet af selskabslovens regler, jf. § 358 i selskabsloven. Partnerselskabsformen medfører endvidere, at det kommunale regnskabssystem ligeledes ikke finder anvendelse, men at selskabet i stedet bliver underlagt årsregnskabslovens regler, jf. den foreslåede § 10.

Det foreslås i *stk. 2*, at Odense Kommune hæfter for gæld og alle øvrige forpligtelser i Odense Letbane P/S.

Som kommanditist hæfter Odense Kommune kun begrænset for Odense Letbane P/S' forpligtelser, og da komplementaren er et anpartsselskab, som Odense Kommune kun hæfter begrænset for, har det været nødvendigt at indsætte bestemmelsen, da det er tilsigtet, at Odense Kommune skal have det endelige økonomiske ansvar for anlæg og drift af Odense Letbane.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren kan beslutte, at den i *stk. 2* nævnte hæftelse kan ophøre, såfremt Odense Kommune helt eller delvis overdrager ejerskabet i Odense Letbane P/S til en anden part.

Det tilsigtes med bestemmelsen, at Odense Kommune ikke skal hæfte for gæld og øvrige forpligtelser, såfremt Odense Letbane P/S overdrages helt eller delvis til fx en privat part. De nærmere forhold omkring overdragelsen skal således sikre, at der er taget betryggende højde for hæftelse for gæld og andre forpligtelser, for at transportministeren kan beslutte, at hæftelsen skal ophøre.

Det foreslås med *stk. 4*, at Odense Kommune opretter et selskab ved navn Odense Letbane Komplementar ApS.

Oprettelsen af Odense Letbane Komplementar som et anpartsselskab er et resultat af den af Odense Kommune ønskede selskabsorganisering. Odense Letbane komplementar hæfter direkte og ubegrænset for Odense Letbane P/S gæld. Da Odense Letbane Komplementar er et anpartsselskab er hæftelsen i realiteten begrænset, derfor er der som det ses af *stk. 2*, indsat hæftelsesansvar for Odense Kommune.

Se i øvrigt afsnit 3.1 i de almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås i § 2, at Odense Kommune skal indskyde 1.118 mio. kr. (inkl. 30 pct. korrektionsreserve) i Odense Letbane P/S til anlæg af letbanen. Beløbet fremgår af den indgåede principaftale mellem staten v/ transportministeren, Odense Kommune og Region Syddanmark, jf. bilag 1 til lovforslaget. Det foreslås endvidere, at Odense Kommune skal indskyde 656 mio. kr. (inkl. 10 pct. korrektionsreserve) til driftsrelaterede anlægsudgifter. Beløbene er angivet i 2014-priser. Odense Kommunes indskud opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven.

Det foreslås i *stk. 2*, at Odense Kommune via Odense Letbane P/S afholder udgifterne til drift af letbanen. Odense Letbane P/S er et kommunalt selskab, ejet 100 pct. af Odense Kommune. Både staten ved transportministeren og Region Syddanmark yder alene et tilskud til anlæg af letbanen, de to parter har således ikke noget med driften at gøre, jf. den foreslåede § 2.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at Odense Letbane P/S skal stå for projektering, herunder forberedende arbejder, anlæg og drift af en letbane i Odense. Odense Letbane P/S' opgaver er således udtømmende angivet i denne bestemmelse og er således identisk med formålet for selskabet.

Ved detailprojekteringen udarbejdes et optimeringskatalog, som reducerer risici for, at projektet overskrider de økonomiske rammer.

De forberedende arbejder udføres med hjemmel i jernbaneloven, jf. afsnit 3.2 i de almindelige bemærkninger.

Af *stk. 2* fremgår det, at der som bilag til loven fremgår et kort over linjeføringen for Odense Letbane. Kortbilaget viser linjeføringen og placering af stationer samt kontrol- og vedligeholdelsescenter og

parker og rejs anlæg. Jf. udredningsrapporten om Odense Letbane, (jf. TRU-Alm. del 2012-2013), Bilag 306, Udredningsrapport om Odense Letbane af 1. juli 2013).

Det foreslås i *stk. 3*, at linjeføringen kan forkortes og at antallet af stationer kan justeres, såfremt Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren er enige herom. En sådan beslutning bliver først aktuel såfremt letbanen fordyres udover de afsatte reserver, jf. principaftalen, bilag 1 til lovforslaget, hvoraf det fremgår, at såfremt projektet fordyres ud over de afsatte reserver, er parterne enige om at drøfte håndtering af merudgifterne herunder om nødvendigt at tilpasse projektets omfang f.eks. ved at udskyde dele af strækningen til en senere etape 2 (f.eks. mellem Odense Banegårds Center og Tarup Centret) eller ved at reducere antallet af stationer, der etableres, og antallet af stationer, der forberedes for.

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at Region Syddanmark skal yde et engangstilskud på 100 mio. kr. til anlæg af letbanen i Odense. Beløbet er uden korrektionsreserver. Beløbet fremgår af den indgåede principaftale mellem staten ved transportministeren, Odense Kommune og Region Syddanmark, jf. bilag 1 til lovforslaget. Beløbet er i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven. Beløbet er uden korrektionsreserver.

Det fremgår af *stk. 2*, at transportministeren yder et tilskud på 1.108 mio. kr. inklusive 30 pct. korrektionsreserver til anlæg af Odense Letbane. Beløbet er i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven. Beløbet er uden korrektionsreserver.

Staten vil som tilsynsførende have en tilsynsforpligtelse som tilskudsgiver og vil derfor udøve tilsyn i henhold til statens vejledning om effektiv tilskudsforvaltning 2011. Staten er som tilskudsgiver forpligtiget til at indgå aftale med tilskudsmodtager om tilsyn med dispositioner og revision af de midler, der modtages fra staten. På den baggrund vil der blive indgået en administrationsaftale mellem Transportministeriet og Odense Letbane P/S, som beskriver de krav, Transportministeriet stiller til Odense Letbane P/S i forbindelse med udmøntningen af statens tilskud. Som bilag til administrationsaftalen vil der også blive udarbejdet en revisionsinstruks.

Det foreslås i *stk. 3*, at Region Syddanmarks og transportministerens tilskud, jf. stk. 1 og 2, betales til Odense Letbane P/S efter en fastlagt betalingsplan. Tilskuddene gives under forudsætning af, at letbanen anlægges, og at der ikke sker væsentlige ændringer i projektet. Betalingsplanen fremgår af den indgåede principaftale, jf. bilag 1 til lovforslaget.

Til § 5

Det foreslås med *stk. 1*, at § 21 e i lov om jernbane om adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, arkæologiske forundersøgelser m.v. finder anvendelse i forbindelse med projektering af Odense Letbane, men beføjelsen efter § 21 e tilkommer imidlertid kun infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S eller Trafikstyrelsen.

Da transportministeren har besluttet, at Odense Letbane P/S skal undersøge og projektere en letbane i Odense, herunder undersøge anlægsprojektets virkning på miljøet, foreslås det derfor, at § 21 e i lov om jernbane finder anvendelse i forbindelse med det i § 3 nævnte anlægsprojekt, således at Odense Letbane P/S får de samme beføjelser som en infrastrukturforvalter.

Til § 6

Efter den foreslåede hjemmel i *stk. 1*, gives transportministeren hjemmel til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme m.v.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. Når anlægsarbejderne er færdige, er udgangspunktet, at de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt reetableres og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, på vegne af Odense Letbane P/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.

Det bemærkes, at hjemmelen til fremrykket ekspropriation for så vidt angår ejendomme, der berøres særligt indgribende af projekteringsaktiviteter i forbindelse med projektet, følger af den allerede gældende § 2 e i jernbaneloven.

Med forslaget til *stk. 3* gives transportministeren hjemmel til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægget servitut om el drift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for gennemførelsen af det i denne lov omhandlede anlæg. Med udgangspunkt i stærkstrømsreglementets bestemmelser, er det nødvendigt langs den nye letbanestrækning at pålægge letbanens naboejendomme servitutter svarende til den eldriftservitut, der

pålægges langs øvrige elektrificerede jernbanestrækninger. Servitutten indebærer af sikkerhedsmæssige grunde begrænsninger på de ejendomme, der støder op til letbanen med hensyn til beplantning, bebyggelse og lignende.

Efter forslaget til *stk. 4* sker ekspropriation, jf. *stk. 1* og *2*, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Efter *stk. 5* finder reglerne i § 51, *stk. 1* og *stk. 2*, i lov om offentlige veje anvendelse ved anlæggelse af Odense Letbane.

Med *stk. 6* foreslås det, at Odense Letbane P/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Til § 7

Det foreslås, at bestemmelsen om gæsteprincippet i § 106, *stk. 1*, i lov om offentlige veje, finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlæg af Odense Letbane, jf. § 3.

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 bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt.

Til § 8

Det foreslås, at Odense Letbane P/S skal ledes af en bestyrelse og en direktion.

Odense Letbane P/S fratages således den valgmulighed mht. valg af ledelsesstruktur, som ellers følger af selskabslovens § 111, jf. selskabslovens § 358 hvorefter selskabsloven med de fornødne tilpasninger finder anvendelse på partnerselskaber.

Som det fremgår af principaftalen om Odense Letbane, jf. bilag til lovforslaget, vil Odense Kommune indsætte en professionel bestyrelse til at lede selskabet.

Til § 9

Det foreslås, at forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand skal gælde for Odense Letbane P/S samt Odense Letbane Komplementar ApS. Bestemmelsen er indsat for at sikre offentligheden mulighed for at kunne følge med i Odense Letbane P/S og Odense Letbane Komplementar ApS virke.

Odense Letbane P/S samt Odense Letbane Komplementar ApS vil desuden blive 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 § 10

Det foreslås, at årsregnskabsloven, herunder bestemmelserne for statslige aktieselskaber finder anvendelse for Odense Letbane P/S. Odense Letbane P/S er således ikke omfattet af det kommunale regnskabssystem.

Til § 11

Efter den foreslåede bestemmelse vil tilkøb skulle betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb. Følgende offentlige myndigheder har mulighed for at foretage tilkøb: Transportministeren, Region Syddanmark og Odense Kommune. Det bemærkes, at bestemmelsen ikke udelukker, at der indgås aftale mellem Odense Letbane P/S og private om tilkøb. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for anlæg af Odense Letbane, og som parterne har mulighed for at vælge inden indgåelse af hovedkontrakten om anlægget af letbanen, uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget. Tilkøb skal godkendes af aftalens øvrige parter.

Mulige tilkøb kunne eksempelvis være en stitunnel under Niels Bohrs Allé, en trafikterminal ved Hjallesø station.

Til § 12

Det foreslås i *stk. 1*, at Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren skal godkende udbudsmaterialet, tildeling af kontrakten og større ændringer i projektet. I den forbindelse kan det tjekkes, at udbuddet er udformet på en sådan måde, at anlægsudgifter og driftsrelaterede anlægsudgifter angives hver for sig.

De tre parters godkendelse er en forudsætning for, at Odense Letbane P/S kan gå videre fra det første skridt, udbudsmaterialet til tildeling af kontrakten. Og efterfølgende fra tildeling af kontrakten til større ændringer i projektet.

Det foreslås i *stk. 2*, at hvis anlægget af Odense Letbane opgives, vil Odense Letbane P/S skulle opløses, og eventuel overskudslikviditet i selskabet vil blive fordelt forholdsmæssigt mellem transportministeren, Region Syddanmark og Odense Kommune i forhold til parternes tilskud til Odense Letbane P/S, jf. § 2, stk. 2 og § 4, stk. 1 og 2.

Til § 13

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse, at Odense Kommune er ansvarlig for den udarbejdede VVM-redegørelse og miljørapport for Odense Letbane. Såfremt der senere i processen måtte opstå krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport, som ikke skyldes et fremsat ønske om tilkøb, og som medfører øgede udgifter for det samlede anlæg, f.eks. pga. forsinkelser og deraf øgede udgifter til entreprenøren, betales disse alene af Odense Kommune. Odense Kommune er således ansvarlig for at den udarbejdede VVM-redegørelse og miljørapport for Odense Letbane er fyldestgørende, i forhold til det i loven anførte projekt, jf. § 3.

Til § 14

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

Til § 15

Det foreslås, at der indsættes en ændringsbestemmelse i lov om trafikskaber, som giver det trafikskab i Region Syddanmark, der dækker Fyn, hjemmel til at varetage opgaven med indkøb af letbanetrafik, såfremt der indgås en aftale med Odense Letbane P/S herom.

Principaftale for Odense Letbane

Staten, Odense Kommune og Region Syddanmark og er enige om at styrke den kollektive trafik med etablering af Odense Letbane. Odense Letbane vil sikre sammenhængen på tværs af de mange planlagte byudviklingsprojekter i Odense og vil gøre det lettere for pendlere at nå destinationer i Odense med kollektiv trafik.

Den samlede strækning for Odense Letbane bliver på 14,4 km, og letbanen vil bl.a. betjene Odense Banegårdscenter, Rosengårdscenteret, Syddansk universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjallese Station. Letbanen forventes at kunne åbne i 2020, hvor Nyt Odense Universitetshospital skal stå færdigt og vil dermed forbinde bolig- og erhvervsområder, uddannelse, forskning og kultur.

Odense Letbane planlægges anlagt som beskrevet i Odense Kommunes udredningsrapport fra juni 2013 dog med anvendelse af traditionel kørestrøm på hele strækningen og ballasteret spor på i alt 7 km af de samlede 14,4 km. Linjeføringen er vedlagt som bilag 1.

Økonomi

Alle beløb i nærværende aftale er angivet i 2014-priser. Statens bidrag optages på Finansloven og pris-opregnes årligt i forbindelse med udarbejdelse af finanslovsforslaget. Statens, Odense Kommunes og Region Syddanmarks bidrag opregnes med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven.

Det samlede anlægsoverslag for Odense Letbane er 2.326 mio. kr. (inkl. korrektionsreserver)¹. Hertil kommer driftsrelaterede anlægsomkostninger på 656 mio. kr. (inkl. 10 pct. korrektionsreserve), som afholdes af Odense Kommune.

Driftsrelaterede anlæg, som alene betales af Odense Kommune, herunder Park & Ride anlæg og kontrol og vedligeholdelsescenter, er en integreret del af Odense Letbane og håndteres efter samme principper som de øvrige dele af letbaneprojektet.

Staten, Odense Kommune og Region Syddanmark er med nærværende principaftale enige om, at Odense Kommune er ansvarlig for etableringen af Odense Letbane. Transportministeriet vil i efteråret 2014 fremsætte lovforslag om Odense Letbane. Odense Kommune står for stiftelsen af et særskilt letbaneselskab med en professionel bestyrelse. Letbaneselskabet vil være ejet af Odense Kommune og vil stå for administration, projekterings- og udbudsopgaver samt anlæg af letbanen.

Letbaneselskabets hovedopgaver er følgende:

- Etablering af nyt dobbeltsporet letbanetracé fra Tarup til Hjallese – herunder samtlige arealerhvervelser og ledningsomlægninger
- Etablering af standsningssteder, el, styring og overvågning,
- Etablering af fjernstyrings-, overvågnings- og infosystem for hele letbanen

¹ Der er alene afsat 30 % korrektionstillæg på det kommunale og statslige bidrag til letbanen.

- Indkøb af tog
- Etablering af kontrol- og vedligeholdscenter, samt Park & Ride-anlæg
- Drifts af bygherreorganisation

Statens og Region Syddanmarks bidrag er alene tilskud til anlæg af letbanen, som ejes og drives af et selskab ejet af Odense Kommune

Staten bevilger 1.108 mio. kr. inkl. allerede afholdte udgifter til forundersøgelse og VVM (inkl. 30 % korrektionsreserve), mens Region Syddanmark bevilger 100 mio. kr. til Letbaneselskabet. Statens tilskud gives under forudsætning af at nærværende projekt gennemføres og at der ikke sker væsentlige ændringer af projektets funktionalitet uden forudgående godkendelse.

Af nedenstående tabel fremgår den foreløbige afløbsprofil og betalingsplan for Odense Letbane frem mod den planlagte idriftsættelse i 2020.

Table 1: Bidrag til Odense Letbane (mio. kr., 2014-priser)*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Basisoverslag (ekskl. korrektionsreserver)	61	114	218	305	377	244	219	276	1814
Region Syddanmark**							50	50	100
Staten (ekskl. reserver)	19		46	99	195	138	139	219	855
Statens 10 pct. projektereserve			5	10	20	14	14	22	85
Statens 20 pct. korrektionsreserve			9	20	39	28	28	44	168
Statsligt bidrag i alt	19		60	129	254	180	181	285	1108
Odense kommune (ekskl. reserver)	42	114	172	206	182	106	30	7	859
Odense Kommune (inkl. 30 pct. korrektionsreserve)	55	148	224	268	237	138	39	9	1118
Samlede anlægsudgifter (inkl. reserver)**	74	148	284	397	491	318	270	344	2326
Driftsrelaterede anlægsudgifter (inkl. 10 % korrektionsreserne)***			4	207	20	116	234	75	656
Anlægsudgifter og driftsrelaterede anlægsudgifter i alt (inkl. reserver)**	74	148	288	604	511	434	504	419	2982

*Afrundede tal; **Der er alene afsat 30 pct. korrektionsreserve for det statslige (fra 2014) og kommunale bidrag af anlægsudgifterne;

***Driftsrelaterede anlægsudgifter afholdes af Odense Kommune.

Staten og Odense Kommune afsætter en korrektionsreserve på 30 pct. af det statslige og kommunale bidrag. Regionens bidrag er et engangsbidrag på 100 mio. kr. uden korrektionsreserve.

Kommunens korrektionsreserver samt de 10 pct. af statens samlede korrektionsreserve på 30 pct. forudsættes overført til selskabet sammen med bidrag til finansiering af anlægsomkostningerne. Korrektionsreserven vil budgetmæssigt være bundet, således at træk på denne reserve kun vil kunne ske i samme forhold som parternes bidragsandel og kun efter forelæggelse for bidragsyderne, det vil sige staten og kommunen. Forelæggelsen skal foretages, så snart letbaneselskabet forventer, at basisoverslaget i alt vil blive overskredet. Statens godkendelse af træk på 10 pct. reserven foretages af Transportministeriet.

De resterende 20 pct. 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. Statens godkendelse af træk på den centrale reserve foretages af Transportministeriet og Finansministeriet.

Når de samlede anlægsomkostninger er endeligt opgjort, vil et eventuelt mindre forbrug i forhold til basisoverslaget blive tilbagebetalt til staten, kommunen og regionen i samme forhold som deres respektive tilskud. Såfremt der er trukket på korrektionsreserven, vil den ubrugte del af reserverne blive tilbagebetalt til staten og kommunen i samme forhold som deres respektive tilskud og indskudte korrektionsreserve.

Såfremt projektet fordyres ud over de afsatte reserver, er staten, Odense Kommune og Region Syddanmark enige om at drøfte håndtering af merudgifterne herunder om nødvendigt at tilpasse projektets omfang f.eks. ved:

- At udskyde dele af strækningen til en senere etape 2 (f.eks. mellem Odense Banegårds Center og Tarup Centret).
- At reducere antallet af stationer der etableres, og antallet af stationer der forberedes for.

Ved detailprojekteringen udarbejdes endvidere et optimeringskatalog, som reducerer risici for, at projektet overskrider de økonomiske rammer.

Staten og Region Syddanmark bidrager alene til anlægget af letbanen og udgifter til drift er derfor disse uvedkommende.

Drift og driftsrelaterede udgifter afholdes af Odense Kommune, herunder indkøb af materiel, etablering af drifts- og vedligeholdelsescenter, Park & Ride anlæg, prøvedrift m.v.

Tilkøb betales af den eller de parter, der ønsker at foretage tilkøbet. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, som ikke er nødvendige, og som parterne har mulighed for at til vælge i forbindelse med etableringen af Odense Letbane uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget. Tilkøb skal godkendes af aftalens øvrige parter. Det samme gælder ændringer, som har afgørende betydning for projektets økonomi og/eller trafikale effekter, f.eks. ændring af: linjeføring, antallet af stationer, stationsplacering, sportype mv.

Det forudsættes, at der ikke etableres et nyt trafikselskab, jf. lov om trafikselskaber, i forbindelse med idriftsættelse af Odense Letbane.

Låneadgang m.v.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er indstillet på, at Odense Kommune kan lånefinansiere op til 85 pct. af kommunens anlægsudgifter, hvilket indebærer, at kommunen vil skulle egenfinansiere minimum 15 pct.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er samtidig indstillet på, at Region Syddanmark kan lånefinansiere op til 80 pct. af regionens anlægsudgifter, hvilket indebærer, at regionen vil skulle egenfinansiere minimum 20 pct. Økonomi- og Indenrigsministeriet er endvidere indstillet på at give Odense Kommune og Region Syddanmark adgang til at optage lån med en løbetid på op til 30 år uden mulighed for afdragsfrihed. Lånene kan optages efterhånden, som behovet opstår med henblik på at minimere låneomkostningerne.

Lån til reinvesteringer i anlæg optages senere end lån til anlægsinvesteringer ved etablering af letbanen. Betalingsprofilen er forudsat således, at de enkelte lån uden mulighed for afdragsfrihed skal tilbagebetales senest 30 år efter optagelsestidspunkt.

Låntagning kan udelukkende anvendes til finansiering af anlægsudgifter, dvs. til anlægsinvesteringer og reinvesteringer i anlæg. Der kan ikke lånes til driftsudgifter og almindeligt vedligehold. For en sontring

mellem drifts- og anlægsudgifter henvises til afsnit 2.2 i henholdsvis "Budget- og regnskabssystem for kommuner" og "Budget- og regnskabssystem for regioner".

Vilkårene for låntagning skal i øvrigt følge Økonomi- og Indenrigsministeriets lånebekendtgørelser. Dispensation herfra forudsætter en konkret ansøgning til ministeriet.

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 låntagning eller hæftelse for andele af lån optaget af et selskab kræver således enten ledig låneramme eller lånedispensation fra ministeriet.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er i den forbindelse indstillet på at give:

- Odense Kommune dispensation til deponeringsfritagelse, således at lån optaget af et letbaneselskab - med evt. kommunal garanti - ikke henregnes til Odense Kommunes låntagning.
- Region Syddanmark dispensation til at optage lån.

Region Syddanmarks anlægstilskud til letbanen kan ydes uden at belaste det regionale anlægsloft.

Egenfinansieringen fra Odense Kommune til anlæg af letbanen gives i form af indskud i et letbaneselskab og påvirker dermed ikke det kommunale anlægsloft.

Projektopfølgning

For at sikre en klar adskillelse af Letbaneselskabets og Odense kommunes økonomi overføres statens og regionens bidrag direkte til Letbaneselskabet, som ejes af Odense Kommune.

Parterne er enige om, at staten og Region Syddanmark ikke deltager i selve Letbaneselskabet.

Staten og kommunen fastlægger rammerne for, hvor stor en andel af den samlede bevilling, der kan anvendes til forberedende arbejder, inden udbuddet af anlægsarbejdet afsluttes.

I en situation, hvor projektet opgives, vil evt. overskudslikviditet, som er indskudt i projektet og endnu ikke forbrugt, blive fordelt blandt staten, Odense Kommune og Region Syddanmark afhængig af størrelsen af de enkelte parterers indskud.

Parterne er enige om, at staten, Odense Kommune og Region Syddanmark skal godkende:

- Udbudsmaterialet (1. milepæl)
- Tildeling af kontrakt (2. milepæl)
- Større ændringer af projektet

Hjemler

For at kunne gennemføre Odense Letbane er der behov for en række hjemler.

Etableringen af et kommunalt letbaneselskab, som skal stå for anlæg og drift, kan alene ske ved en specifik lovhjemmel. Den krævede hjemmel vil blive sikret ved en lov om Odense Letbane.

Transportministeriet vil i efteråret 2014 fremsætte lovforslag, som gør det muligt for Odense Kommune at oprette et letbaneselskab.

Lov om Odense Letbane vil tillige skulle indeholde hjemmel til, at Region Syddanmark kan bidrage økonomisk til Odense Letbane.

Derudover vil Letbaneselskabet have brug for en lang række hjemler som normalt tilvejebringes i forbindelse med projekterings- og anlægslove, herunder hjemmel til fremrykket ekspropriation og til egentlig ekspropriation, nedlæggelse af forbud og pålæg af byggelinjer, jordbundsundersøgelser mv. samt mulighed for at kunne foretage arkæologiske forundersøgelser. Disse hjemler vil også blive tilvejebragt for Letbaneselskabet i Odense, enten via loven om Odense Letbane eller via en generel hjemmel i lov om jernbane.

Administrationsaftale og revisionsinstruks

Af § 3 i Lov om revisionen af statens regnskaber fremgår det, at staten som tilskudsgiver er forpligtiget til at indgå aftale med tilskudsmodtager om tilsyn med dispositioner og revision af de midler, der modtages fra staten. Der vil blive indgået en administrationsaftale og udarbejdet en revisionsinstruks.

Staten ved Transportministeren

Odense Kommune

Region Syddanmark