



Transportministeriet
Center for Kollektiv Trafik
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

DSBs høringssvar til Forslag til Lov om letbane på Ring 3

DSB har med interesse læst ovennævnte lovforslag og vil generelt anbefale, at der hos Ring 3 Letbane I/S afsættes midler til gode skifteforhold mellem letbane, S-tog og busser.

Til lovudkastet og principaftalen har DSB nedenstående kommentarer.

Lovudkastet

§ 1 stk. 4 "Transportministeren, ... 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."

Det er DSBs opfattelse som en selvstændigt offentlig virksomhed, at DSB ikke er omfattet af den forpligtelse, som Transportministeren har til at afgive arealer vederlagsfrit. Dette understøttes af DSB loven § 2. hvor det angives, at DSB skal drives på forretningsmæssigt grundlag.

I Glostrup er DSBs nuværende cykel- og bilparkering nord for jernbanen disponeret til fremtidig letbanestation, og det forventes at der etableres bilparkering på DSB Ejendomsudviklings areal syd for banen ved Stationsparken. DSB forventer at modtage kompensation for begge arealer samt at Ring 3 Letbane I/S etablerer og finansierer ny cykel- og bilparkering

I planerne for letbanen har det været foreslået at fortovet ved Buddinge station inddrages, og at nyt gangareal anlægges gennem Buddinge station. DSB forventer at Ring 3 Letbane I/S erstatter de berørte arealer samt afledte omkostninger for stationens reetablering.

§ 5 stk. 3 "Tilkøb betales af den eller dem, der ønsker at foretage et tilkøb."

Det er tidligere beskrevet, at der blandt andet skal etableres en adgangsvej mellem en ny letbanestation og den eksisterende S-togsstation i Herlev. I henvisningsrapporten Udredning om Letbane på Ring 3 står, at Ring 3 Letbane I/S kun leverer perronanlæg og direkte adgangsveje til letbanestationerne. DSB forventer at denne ny adgangsvej finansieres af Ring 3 Letbane I/S.

Sekretariat & Jura

10. oktober 2013

Telegade 2
2630 Taastrup

Mobil 24 68 09 47
macz@dsb.dk
www.dsb.dk

I planlægningen har der været tale om, at det vil være hensigtsmæssigt at flytte den nuværende Herlev S-togsstation. Metroselskabet har tidligere beregnet denne omkostning til mellem 110 og 120 mio.kr. Hvis det besluttet at stationen skal flyttes, så forventer DSB at Ring 3 Letbane I/S finansierer hele projektet .

Ved Lyngby station vil det være nødvendigt at etablere en ny perronforbindelse fra letbanens standsningssted til S-togsperronen, så hensigten om at passagerne får gode skifteforhold opfyldes. DSB forventer at Ring 3 Letbane I/S finansierer denne skiftemulighed.

På Herlev station er der i dag en vendespor i området mellem Ring 3 og Herlev station. Sporet anvendes ikke i den planlagte trafik, men anvende ifm sporarbejder og uregelmæssigheder. DSB forventer at Ring 3 Letbane I/S finansierer etablering af et erstatningsanlæg.

§ 10 DSB noterer sig, at det forudsættes at interessentselskabet kan funde sine aktiviteter med lån på vilkår lig dem, statens selv kan opnå, dvs. uden den betaling af differencen op til markedsrente, der er gældende for DSB.

§ 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's vegne mod erstatning. Ring 3 Letbane I/S afholder alle omkostninger hertil."

DSB SOV forventer at blive betragtet som berettiget til at få erstatning for afståede arealer efter denne paragraf.

Det skal endvidere bemærkes, at etableringen af Ring 3-letbanen vil påvirke DSB's indtægtsdannelse, primært indtægtsdannelsen internt i hovedstadsområdet. Indtægtspåvirkningen vil afhænge bl.a. af følgende:

- effekten på DSB's rejsetal (+/-), herunder på andelen af DSBs rejser, der er kombinerede rejser
- vilkårene for fastlæggelse af den andel af passagerindtægterne, der tilfalder letbanen, herunder evt. anvendelse af 'dobbeltfaktorer' (som kunne indebære, at letbanens indtægter ikke kun er en funktion af hvad letbanekunderne betaler for at rejse med letbanen, men også kan omfatte en omfordeling af indtægter på bekostning af de øvrige parter i hovedstadstakstfællesskabet) i indtægtsfordelingsmodellen for hovedstadsområdet

I det omfang, der vil kunne tilvejebringes et grundlag for at opgøre indtægtspåvirkningen for DSB inden indgåelse af kommende DSB trafikkontrakt, vil det være naturligt, at dette indarbejdes i trafikkontraktgrundlagets passager- og indtægtsprognoser. Såfremt et datagrundlag først kan tilvejebringes på senere

tidspunkt, kan aftales at tillægskontrakt indgås, når indtægtpåvirkningen for DSB kan opgøres.

Principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3

I det omfang det bliver aktuelt så forventer DSB at Ring 3 Letbane I/S bidrager til driftsudgifterne på eventuelle forpladsanlæg, adgangsveje mv.

DSB går ud fra at alle ekstra driftsomkostninger som følge af anlæg og drift af letbanen, herunder omkostning til erstatningsbusser og tabte indtægter dækkes af Ring 3 Letbane I/S.

Som nævnt forventer DSB at bliver gjort skadesløs efter blandt andet § 20. Hvis det ikke er tilfældet, så forventer DSB at de ovennævnte punkter indgår i forhandlingen af en fremtidig trafikkontrakt.

Med venlig hilsen

Marianne Clod Zauner