

Udskriftsdato: 23. december 2025

2014/1 LSF 53 (Gældende)

Forslag til Lov om Odense Letbane

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., j.nr. 2014-2417

Forslag

til

Lov om Odense Letbane

Kapitel 1

Oprettelse af Odense Letbane P/S m.v.

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

Stk. 2. Odense Kommune skal oprette et komplementarselskab ved navn Odense Letbane Komplementar ApS.

Stk. 3. Odense Kommune hæfter for gæld og alle øvrige forpligtelser i Odense Letbane P/S.

§ 2. Odense Letbane P/S skal stå for projektering, anlæg og drift af Odense Letbane.

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

Stk. 3. Såfremt anlægget fordyres udover de afsatte korrektionsreserver, kan linjeføringen for Odense Letbane forkortes og antallet af stationer justeres efter aftale mellem Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren.

§ 3. 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, i Odense Letbane P/S til driftsrelaterede anlægsudgifter. Beløbene er i angivet i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven.

Stk. 2. Odense Kommune afholder desuden Odense Letbane P/S' udgifter til drift af letbanen.

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

Stk. 3. Tilskuddene efter stk. 1 og 2 gives under forudsætning af, at letbanen anlægges, og at der ikke sker væsentlige ændringer i projektet.

Kapitel 2

Regulering i projekterings- og anlægsfasen

§ 5. § 21 e i lov om jernbane finder anvendelse i forbindelse med projektering af Odense Letbane, jf. § 2, 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 § 2.

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 § 2, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Stk. 3. Transportministeren bemyndiges til på vegne af Odense Letbane P/S ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs letbaneanlægget, jf. § 2, servitut om eldrift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for gennemførelse af anlægget nævnt i § 2.

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. § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje og § 70, stk. 1, i lov om private fællesveje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse af anlæg af Odense Letbane, jf. § 2.

Kapitel 3

Regulering af Odense Letbane P/S m.v.

§ 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 for 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. Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren har mulighed for at foretage tilkøb. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, som ikke er nødvendige for anlæg af Odense Letbane, jf. § 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.

Stk. 2. Tilkøb betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb og 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. Opgives anlægget af Odense Letbane, vil Odense Letbane P/S skulle opløses, og eventuel overskudslikviditet i selskabet vil blive fordelt forholdsmæssigt mellem Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren. Parternes indskud henholdsvis tilskud til Odense Letbane P/S, jf. § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1 og 2, lægges til grund for den forholdsmæssige fordeling efter 1. pkt.

§ 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

Delegation og ikrafttræden m.v.

§ 14. Transportministeren kan bemyndige Odense Letbane P/S til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige Odense Letbane P/S til at udøve ministerens beføjelser efter kapitel 2 a i lov om jernbane.

Stk. 3. Transportministeren kan, i det omfang Odense Letbane P/S i medfør af stk. 1 og 2 tildeles beføjelser til at træffe afgørelser, fastsætte regler om adgangen til at klage, herunder klagefrister.

§ 15. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

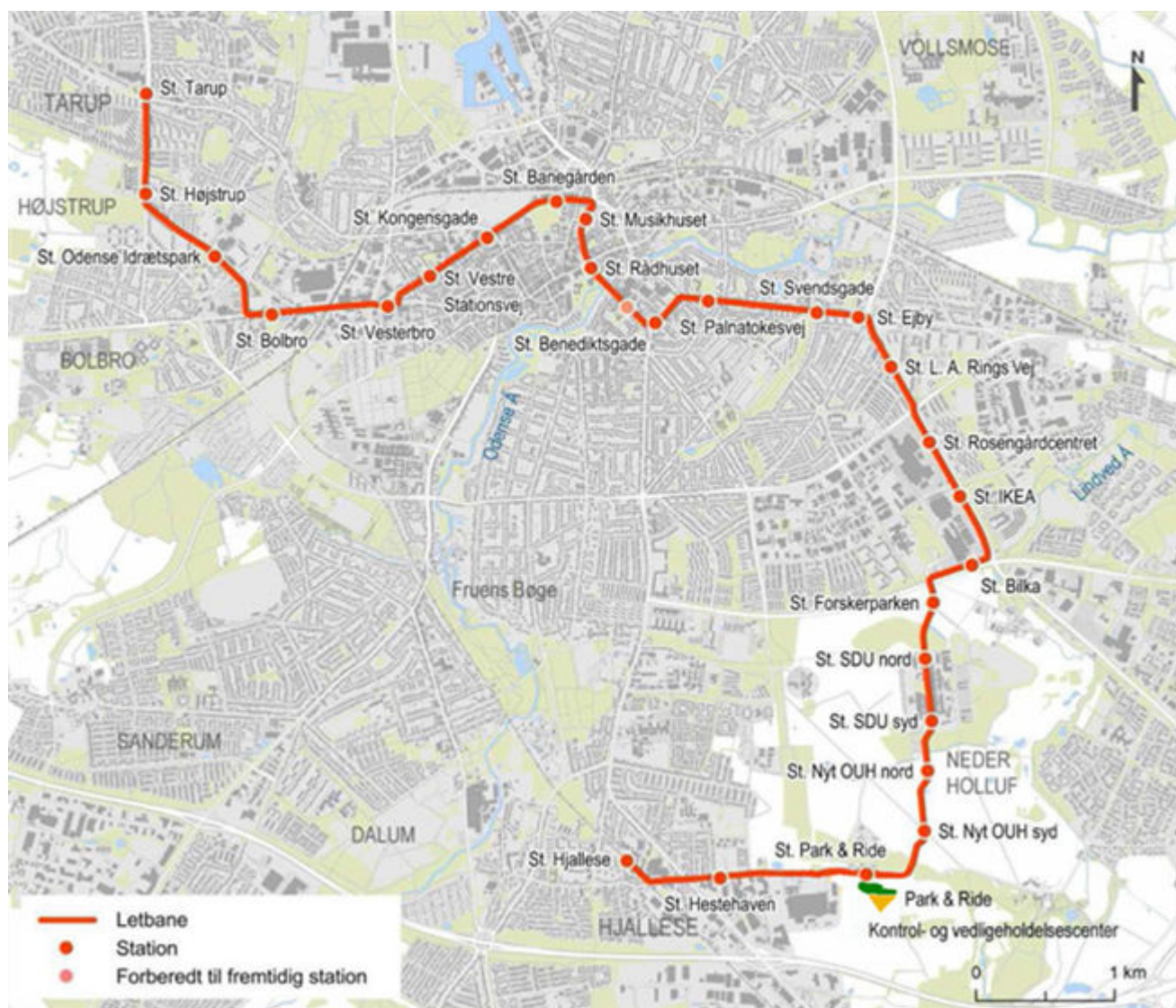
§ 16. I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, som ændret ved lov nr. 432 af 16. maj 2012, lov nr. 745 af 25. juni 2014 og lov nr. 746 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

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.«

Bilag 1

Kort over Odense Letbane



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
 - 2.1. Politiske aftaler og principaftale
 - 2.2. Beskrivelse af 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 m.v.
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget er en kombineret anlægslov og selskabslov 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 bl.a. jordbundsundersøgelser, opmålinger, arkæologiske forundersøgelser, ekspropriationer samt 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

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 Det 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 el-drevne 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/transportministeren, Region Syddanmark og Odense Kommune for Odense Letbane. Af principaftalen fremgår økonomien for Odense Letbane og fordelingen af det økonomiske ansvar mellem de tre parter. Principaftalen er vedlagt som bilag 1 til dette lovforslag.

2.2. Beskrivelse af 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 Hjalles Station. Letbanen vil dermed forbinde bolig- og erhvervsområder, uddannelse, forskning og kultur.

Odense Letbane anlægges som beskrevet i Odense Kommunes udredningsrapport (jf. Folketingets Transportudvalg - 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. Som det fremgår af principaftalen, jf. bilag 1 til lovforslaget, vil der dog på Odense Letbane, til forskel fra beskrivelsen i udredningsrapporten, blive anvendt traditionel kørestrøm på hele strækningen samt ballastede spor på i alt 7 km af de samlede 14,4 km. Det skal dog bemærkes, at Odense Kommune efterfølgende har besluttet, at kommunen ønsker at foretage et tilkøb til letbanen, jf.

lovforslagets § 11, om opgradering af sportyper fra ballasteret spor til græs, således at hele letbanen vil blive anlagt med slab track (sporene befæstes på en betonplade), i stedet for med ballasterede spor. En slab track løsning giver mulighed for f.eks. en fast belægning eller en grøn belægning mellem og ved siden af skinnerne.

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 mastefaststanden 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 henholdsvis 30-40 km/t. Togene forventes at stoppe 15-20 sekunder på hver station. Ved knudepunkter og endestationer vil stoppet være lidt længere. I alt forventes turen mellem endestationerne i Tarup og Hjaltele 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 bliver der forberedt til yderligere en station, jf. bilag 1 til loven.

Syd for Nyt Odense Universitetshospital 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 parkeringsanlæg, et såkaldt 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 gæstprincipet, jf. lovforslagets § 7.

På strækningen gennem området ved Nyt Odense Universitetshospital skal letbanen anlægges samtidig med, at det nye hospitalsbyggeri står på. Når det nye universitetshospital står færdigt skal Odense Letbane køre direkte gennem hospitalsområdet med en station i den nordlige og sydlige ende, således at patienter, medarbejdere og andre besøgende kan køre direkte ind til hospitalet.

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

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

forventet. Der er i forlængelse af aftalen fastlagt en samarbejdsstruktur, som skal sikre koordineringen mellem de to projekter og at de samlede følgeomkostninger for de to projekter minimeres.

Odense Kommune forventer fortsat, at letbanen kan gå i drift i 2020, dog således at enkelte dele af anlægget gennem det nye sygehusområde, f.eks. anlæg stationerne »OUH syd« og »OUH nord«, kan udføres efter 2020 i sammenhæng med sygehusbyggeriet for at reducere risici og omkostninger. Det forventes, at alle dele af letbanen står færdig senest i 2023.

Der er ikke som led i det videre arbejde med projektet siden finanslovsaftalen fra november 2013 og principaftale fra juni 2014 afdækket meromkostninger i forhold til projektets basisbudget og de identificerede risici vurderes at kunne holdes inden for projektets reserver.

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 selskaber er alle interessentskaber.

Hensigten med bestemmelserne vedrørende selskabsformen 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.

I og med, at det kun er Odense Kommune, der vil være part i Odense Letbane, er interessentskabsmodellen ikke en mulighed. Det foreslås i stedet, at letbaneselskabet oprettes som et partnerselskab (P/S). Et partnerselskab hører, ligesom interessentskabet, til gruppen af personselskaber, og det kan ligesom et interessentskab 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 selskabets gæld. Som komplementar, der hæfter direkte og ubegrænset for selskabets gæld, etablerer Odense Kommune et af kommunen ejet anpartsselskab ved navn Odense Letbane Komplementar ApS, jf. lovforslagets § 1, stk. 2. Imidlertid er der begrænset hæftelse i et anpartsselskab. Modsat hensigten vil Odense Kommune dermed som udgangspunkt ikke hæfte fuldt for letbaneselskabets forpligtelser. Derfor foreslås der 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, jf. lovforslagets § 1, stk. 3.

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.

Det foreslås, at årsregnskabsloven, herunder bestemmelserne for statslige aktieselskaber skal gælde for Odense Letbane P/S. Dette medfører, at Odense Letbane P/S ikke er omfattet af det kommunale regnskabssystem.

Odense Letbane P/S skal ledes af en bestyrelse, jf. lovforslagets § 8, som træffer beslutninger om selskabets organisering samt projektet og økonomien. Bestyrelsen har ansvaret for ansættelse af selskabets direktion samt organiseringen af Odense Letbane P/S. Desuden skal bestyrelsen som en af de første opgaver forholde sig til udbudsstrategien og udbudsprocessen, herunder godkende udbudsmaterialet inden det sendes til Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren, jf. lovforslagets § 12, stk. 1. Endvidere skal bestyrelsen tage stilling til omfanget af forberedende arbejder.

Direktionens opgave bliver at varetage den daglige ledelse af Odense Letbane P/S.

Odense Kommune har sat sig som mål, at letbanen skal åbne i 2020. Det indebærer, at Odense Kommune efter principaftalens indgåelse har arbejdet videre med forberedelse af en række aktiviteter i relation til anlæg af letbanen før selskabet stiftes.

Odense Kommune arbejder derfor med at orientere de kommende bestyrelsesmedlemmer forud for selskabets stiftelse.

3.2. Projektering af Odense Letbane

Odense Letbane P/S vil kunne benytte hjemlerne i jernbanelovens kapitel 2 a om projektering af jernbaner, jf. lov om jernbane. Kapitel 2 a i lov om jernbane omhandler nedlæggelse af forbud, pålæg af byggelinjer og fremrykket ekspropriation for så vidt angår projekteringsaktiviteter. Disse hjemler kan benyttes af selskaber oprettet ved lov, som har ansvar for projekteringen af baneanlæg. Dette forudsætter dog, at der i lovgrundlaget for selskabet indsættes en delegationshjemmel, hvorefter transportministeren kan delegerer sine beføjelser i jernbanelovens kapitel 2 a til selskabet. Derfor foreslås indsat en delegationshjemmel til Odense Letbane P/S i lovforslagets § 14, stk. 2.

Det foreslås endvidere, at Odense Letbane P/S tildeles beføjelser som en infrastrukturforvalter, jf. § 21 e i jernbaneloven, således at Odense Letbane P/S får mulighed for uden retskendelse at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer i forbindelse med projekteringen af Odense Letbane, jf. lovforslagets § 5.

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 § 2.

3.3. Forholdet til grundlovens § 73

Lovforslaget giver mulighed for, at Odense Letbane P/S kan ekspropriere arealer og ejendomme m.v. til brug for anlæg af Odense Letbane, jf. lovforslagets § 6. 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 tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til etablering af Odense 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.

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

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.

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 f.eks. også naboer.

Ved erstatningens fastsættelse foreslås det, at § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje finder anvendelse. Det forventes, at lov om offentlige veje vedtages i en ny udgave med den konsekvens, at disse bestemmelser rykkes. 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 der med denne lov gives Odense Letbane P/S de samme hjemler til ekspropriation, som Aarhus Letbane I/S har i henhold til det lovgrundlag, som gælder for det selskab.

3.4. Anlæg og drift af Odense Letbane

Det samlede anlægsoverslag for Odense Letbane er 2.326 mio. kr. (2014-priser inkl. korrektionsreserver), som kommunen, staten og regionen bidrager til. Hertil kommer driftsrelaterede anlægsomkostninger og investeringer i tog, kontrol- og vedligeholdelsesfaciliteter mv. på 656 mio. kr. (2014-priser inkl. 10 pct. korrektionsreserve), som alene Odense Kommune bidrager til.

Odense Letbane vil forløbe fra Tarup i nord via Odense Centrum og Banegårdspladsen forbi Syddansk Universitet og det kommende nye Odense Universitetshospital til Hjallese Station i syd, som også er station for lokalbanen til Svendborg. Letbanens samlede længde er 14 km, og der vil blive etableret 26 stationer. Linjeføringen fremgår af bilag 1 til loven.

Når anlægget er i drift, forventes det, at 35.600 passagerer hver dag vil benytte sig af Odense Letbane. Letbanen vil køre hvert 10. minut i begge retninger undtagen om natten. Køretiden mellem endestationerne Tarup Centret og Hjallese vil være omkring 42 minutter. Letbanen vil have en forventet maksimal hastighed på 70 km/t. og en forventet gennemsnitshastighed på ca. 20 km/t. Hastigheden vil af hensyn til sikkerheden være lavest i centrum og højere i områderne uden for centrum.

Letbanen etableres hovedsageligt i eksisterende veje, hvor den generelt kører i sit eget spor, uafhængigt af den øvrige trafik. Dette sikrer, at letbanen kommer hurtigt frem og har en høj pålidelighed. Etableringen af letbanen betyder, at der skal gennemføres en række ombygninger af eksisterende veje.

I og med, at letbanen på hovedparten af strækningen etableres, der hvor der i dag er vej vil det have nogle konsekvenser for vejtrafikken. Det er tilstræbt at fastholde kapaciteten på vejnettet, når letbanen er etableret. Nogle steder er det dog nødvendigt at omlægge trafikken, både af hensyn til letbanens

fremkommelighed og af hensyn til trafikanternes sikkerhed. Særligt i kryds kan det betyde, at trafikken ændres. For at sikre en hurtig og stabil drift med letbanen vil den få prioritet i kryds. Det betyder, at trafikken styres med signalregulering, som tillader letbanen at komme hurtigt af sted. Fodgængere skal som udgangspunkt krydse sporene i signalregulerede fodgængerfelter af hensyn til sikkerheden.

Anlægsarbejderne er planlagt til at foregå i 2016-19. Det forventes at letbanen efter testkørsler i 2019 vil kunne åbne for passagerer i 2020. I anlægsperioden vil der blive arbejdet for, at vejtrafikken kan afvikles, selvom de berørte strækninger vil være præget af anlægsarbejder. Odense Kommune vil løbende informere om anlægsarbejder og foreslåede alternative ruter.

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 rejs anlæg, prøvedrift m.v.

Driften af letbanen skal sendes i udbud. Odense Letbane P/S kan selv selve varetage udbudsopgaven eller selskabet kan vælge, at overlade trafikføberopgaven til trafiksselskabet på Fyn, jf. forslaget § 16.

3.5. Regulering af letbaner

I forslaget til ny jernbanelov, som forventes fremsat for Folketinget i efteråret 2014, foreslås indført en definition på letbaner med henblik på at foretage en afgrænsning af letbanen i forhold til konventionelle jernbaner. Letbaner er skinnnebåren 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, men det vil være muligt at lave særlige regler for letbaner, idet der er områder, hvor letbanen og den konventionelle jernbane adskiller sig fra hinanden.

Dette gør sig f.eks. gældende med hensyn til letbaneførere, idet letbanen i visse tilfælde skal køre i vej efter færdselslovens regler. Der er derfor 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.

Den virksomhed, som skal transportere passagerer i letbanekøretøjer og/eller forvalte letbaneinfrastruktur på Odense Letbane, vil skulle have en tilladelse henholdsvis et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse i henhold til bestemmelserne herom i lov om jernbane. Det betyder bl.a., at virksomheden skal have et sikkerhedsledelsessystem. Det betyder endvidere, at letbanevirksomheden skal sikkerhedscertificeres, samt at 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., før lån kan optages.

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., før lån kan optages.

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.

Det betyder, at Odense Letbane P/S på vegne af Odense Kommune kan optage lån til anlægsudgifter med en maksimal løbetid på 30 år uden mulighed for afdragsfrihed.

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 optagelsestidspunktet.

Låntagning til Odense Letbane 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 sondring mellem drifts- og anlægsudgifter henvises til henholdsvis »Budget- og regnskabssystem for kommuner« og »Budget- og regnskabssystem for regioner«.

Vilkårene for låntagning m.v. skal i øvrigt følge Økonomi- og Indenrigsministeriets lånebekendtgørelser, jf. bekendtgørelse nr. 1580 af 17. december 2013 om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v. og bekendtgørelse nr. 1581 af 17. december 2013 om regionernes låntagning og meddelelse af garantier m.v. Dispensation herfra forudsætter en konkret ansøgning til Økonomi- og Indenrigsministeriet.

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.

Kommunal og regional låntagning eller hæftelse for andele af lån optaget af et selskab kræver således enten ledig låneramme eller lånedispensation fra Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er i den forbindelse indstillet på efter ansøgning 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.

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.

Udgifterne til driftsrelaterede anlæg, f.eks. parkeringsanlægget, det såkaldte parker og rejs anlæg, og kontrol og vedligeholdelsescenteret, afholdes af Odense Letbane P/S, men finansieres alene af Odense Kommune. De driftsrelaterede anlæg er en integreret del af Odense Letbane og håndteres efter samme principper, som de øvrige dele af letbaneprojektet, bortset fra finansieringen.

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 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 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 aftalt nærmere, hvorledes henholdsvis statens og Region Syddanmarks tilskud skal betales. 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 henholdsvis indskud. 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 henholdsvis indskud inkl. 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 forpligtet 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.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Med Odense Letbane bliver der skabt grundlag for, at Odenses beboere og dem som arbejder og rejser i byen kan komme til og fra institutioner, kulturtilbud, arbejdspladser og boliger – med en højfrekvent og miljøvenlig transportforbindelse. Med letbanen kan der opnås gode forbindelser til vigtige trafikknudepunkter med tilslutning til det lokale, regionale samt nationale jernbane- og busnet.

Når letbanen står færdig vil den desuden forbinde kommende udbygningsområder i Odense med andre dele af byen og derved bidrage til understøtte attraktive og stationsnære byudviklingsprojekter i Odense i de kommende år, herunder bl.a. planer om udbygning af campus-området, universitetet og det nye universitetshospital. Endvidere har Odense Kommune besluttet at omdanne hovedtrafikforbindelsen Thomas B. Thriges Gade, der i dag gennemskærer Odense centrum og de gamle bydele, så den i fremtiden skal være fri for biler og omdannes til et bæredygtigt byområde, hvor letbanen løber igennem.

I forbindelse med anlæg af letbanen vil ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges i forbindelse med Odense Letbane, som følge af gæsteprincippets anvendelse, jf. lovfor-

slagets § 7, skulle betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er anslået til ca. 300 mio. kr.

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. Odense Kommune har på baggrund af VVM-redegørelsen den 23. april 2014 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 den 17. januar til den 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, jf. lovforslagets § 13.

Dette lovforslag 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. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet, jf. § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 459 af 28. april 2010 om interoperabilitet i jernbanesystemet.

Letbaner er ligeledes undtaget fra lokomotivførerdirektivet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere.

For så vidt angår jernbanesikkerhedsdirektivet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 og Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009, 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 jernbanesikkerhedsdirektivet, og de retsakter, der udstedes i medfør af jernbanesikkerhedsdirektivet. Letbanen skal således have et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse.

Forslaget skal overholde EU' udbudsregler for offentlige kontrakter, jf. 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 hører også letbane) er omfattet af ud-

budsdirektivet 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. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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

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.

11. Sammenfattende skema

	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 i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven. Odense Kommune afholder endvidere udgifterne til driften af letbanen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Staten får som tidskudsyder en tilsynsforpligtelse og vil derfor udøve tilsyn i henhold til statens vejledning om effektiv tilskudsforvaltning 2011.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Med Odense Letbane bliver der skabt grundlag for, at Odenses beboere og dem som arbejder og rejser i byen kan komme til og fra institutioner, kulturtilbud, arbejdspladser og boliger – med en høj-	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

	frekvent og miljøvenlig transportforbindelse. Med Letbanen kan der opnås gode forbindelser til vigtige trafikknudepunkter med tilslutning til det lokale, regionale samt nationale jernbane- og busnet.	ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er anslået til ca. 300 mio. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Lovforslaget 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.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Letbaner er omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet. Forslaget skal overholde PSO-forordningen samt EU' udbudsregler (udbudsdirektivet og forsyningsvirksomhedsdirektivet).	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i *stk. 1*, 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 selskabets gæld, jf. dog stk. 3.

Det foreslås tillige, at Odense Letbane P/S kan oprette datterselskaber. Datterselskaber af Odense Letbane P/S vil alene kunne varetage de samme opgaver som moderselskabet, dvs. projektering, anlæg og drift af Odense Letbane, jf. lovforslagets § 2, stk. 1.

Den kommunale styrelseslov finder ikke anvendelse for private selskabsformer. Selskabet er derimod omfattet af selskabsloven, 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 med *stk. 2*, at Odense Kommune skal oprette 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 ApS 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. 3, indsat fuld hæftelsesansvar for Odense Kommune.

Det foreslås i *stk. 3*, 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. Den foreslåede bestemmelse medfører således en fravigelse af de normale hæftelsesregler i et partnerselskab.

Se i øvrigt afsnit 3.1 i de almindelige bemærkninger.

Til § 2

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.

Odense Letbane P/S skal således stå for detailprojekteringen af Odense Letbane. Ved detailprojekteringen udarbejdes et optimeringskatalog, som reducerer risici for, at projektet overskrider de økonomiske rammer. Odense Letbane P/S skal endvidere stå for de forberedende arbejder, f.eks. flytning af ledninger, arkæologiske forundersøgelser, ekspropriationer m.v.

Odense Letbane P/S skal forberede udbudsmaterialet og skal indgå kontrakt om anlæg af letbanen.

Odense Letbane P/S skal desuden stå for drift af letbanen ved at udbyde driftsopgaven.

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 parkeringsanlægget syd for Campusområdet, det såkaldte parker og rejs anlæg.

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 vil dermed forbinde bolig- og erhvervsområder, uddannelse, forskning og kultur. Der vil blive etableret 26 stationer og forberedt for yderligere en station ved Albani Bryggeriet

Det foreslås i *stk. 3*, at såfremt anlægget fordyres udover de afsatte korrektionsreserver, kan linjeføringen for Odense Letbane forkortes og antallet af stationer justeres efter aftale mellem Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren.

Det samlede anlægsoverslag for Odense Letbane er 2.326 mio. kr. inklusiv korrektionsreserver og det er kun såfremt, at anlægget bliver dyrere end dette beløb, at linjeføringen vil kunne forkortes eller at antallet af stationer kan justeres.

Såfremt anlægget af Odense Letbane fordyres ud over de afsatte korrektionsreserver, er parterne bag principaftalen, Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren, enige om at drøfte håndtering af merudgifterne herunder om nødvendigt at tilpasse projektets omfang f.eks. ved at udskyde dele af den planlagte strækning for Odense Letbane til en eventuel senere etape 2, f.eks. mellem Odense Banegårds Center og Tarup Centret. En anden mulig tilpasning af projektet pga. fordyrelser er at reducere antallet af stationer fra de planlagte 26 stationer eller ved at undlade at forberede til stationen ved Albani Bryggeriet.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at Odense Kommune skal indskyde 1.118 mio. kr. (inkl. 30 pct. korrektionsreserve) i Odense Letbane P/S til anlæg af letbanen. Det foreslås endvidere, at Odense Kommune skal indskyde 656 mio. kr. (inkl. 10 pct. korrektionsreserve) i Odense Letbane P/S til driftsrelaterede anlægsudgifter.

Beløbene fremgår af den indgåede principaftale mellem staten v/transportministeren, Odense Kommune og Region Syddanmark, jf. bilag 1 til lovforslaget. Beløbene er angivet i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven.

Det foreslås i *stk. 2*, at Odense Kommune afholder Odense Letbane P/S' udgifter til drift af letbanen. Odense Letbane P/S er et kommunalt selskab, ejet 100 pct. af Odense Kommune. Både staten

v/transportministeren og Region Syddanmark yder alene et tilskud til anlæg af letbanen, de to parter har således ikke noget med driften at gøre.

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 i 2014-priser og opskrives med forudsætningsindekset for anlæg på finansloven. Beløbet er uden korrektionsreserver. Beløbet skal betales til Odense Letbane P/S.

Beløbet fremgår af den indgåede principaftale mellem staten ved transportministeren, Odense Kommune og Region Syddanmark, jf. bilag 1 til lovforslaget, hvoraf det også fremgår, at der er tale om et engangstilskud.

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 skal betales til Odense Letbane P/S.

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 forpligtet 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.

Transportministerens tilskud vil blive betalt til Odense Letbane P/S i takt med, at udgifterne afholdes.

Det foreslås i *stk. 3*, at tilskuddene efter *stk. 1* og *2* gives under forudsætning af, at letbanen anlægges, og at der ikke sker væsentlige ændringer i projektet. Såfremt anlægget af letbanen fordyres udover de afsatte korrektionsreserver vil Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren skulle drøfte en tilpasning af projektet, jf. lovforslagets § 2, *stk. 3*, hvorefter der kan besluttes en forkortning af letbanens forløb eller ske en reduktion af antallet af stationer med henblik på at reducere omkostningerne.

Såfremt anlægget af Odense Letbane helt 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 indskud henholdsvis tilskud til Odense Letbane P/S, jf. lovforslagets § 12, *stk. 2*.

Til § 5

Det foreslås, at § 21 e i lov om jernbane om adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger, arkæologiske forundersøgelser m.v. finder anvendelse i forbindelse med projektering af Odense Letbane, således at Odense Letbane P/S får de samme beføjelser som en infrastrukturforvalter.

Odense Letbane P/S får med bestemmelsen mulighed for at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer i forbindelse med projekteringen af Odense Letbane uden retskendelse, hvilket er en fravigelse af kravet om forudgående retskendelse efter grundlovens § 72 om boligens ukrænkelighed. 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, jf. § 21 e, *stk. 5*, i lov om jernbane.

Lov om jernbane finder anvendelse på letbanen på Odense Letbane i henhold til § 2, *stk. 2*, i lov om jernbane. Det er imidlertid fundet nødvendigt at præcisere, at Odense Letbane P/S kan anvende

beføjelserne i § 21 e, idet Odense Letbane P/S i modsat fald ikke ville kunne anvende disse beføjelser, da selskabet ikke kan betegnes som 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. De nødvendige arealer og ejendomme m.v. kan være arealer og ejendomme, der permanent skal bruges til letbanens anlæg, og som derfor skal eksproprieres til fordel for letbanen. Der kan enten være tale om en totalekspropriation eller en delvis ekspropriation, afhængig af, hvor stor en del af den pågældende ejendom, der er brug for til anlægget af letbanen.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialed Depot 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 anlægget af Odense Letbane, 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, f.eks. hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægststab, 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 f.eks. være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Det er i øvrigt en betingelse, at anlægget af Odense Letbane hindrer afhændelse af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren kan dokumentere f.eks. ved erklæring fra en ejendomsmægler.

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

Det bemærkes, at hjemlen til fremrykket ekspropriation for så vidt angår ejendomme, der berøres særligt indgribende af projekteringsaktiviteter i forbindelse med Odense Letbane, allerede følger af den gældende § 2 e i jernbaneloven. Betingelserne i § 2 e i jernbaneloven for fremrykket ekspropriation er de samme, som er angivet i lovforslagets § 6, stk. 2. Den eneste forskel er, at § 2 e i jernbaneloven finder anvendelse i projekteringsfasen mens den foreslåede § 6, stk. 2 finder anvendelse i anlægsfasen.

Det bemærkes, at muligheden for delegation af bestemmelsen i jernbanelovens § 2 e til Odense Letbane P/S, fremgår udtrykkeligt af den foreslåede § 14, stk. 2.

Med forslaget til *stk. 3* gives transportministeren hjemmel til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægget servitut om eldrift 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. Servituttene indebærer af sikkerhedsmæssige grunde begrænsninger på de ejendomme, der støder op til letbanen med hensyn til beplantning, bebyggelse og lignende.

Efter det foreslåede *stk. 4* sker ekspropriation, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det foreslås i *stk. 5*, at erstatningen fastsættes i henhold til reglerne i § 51, stk. 1 og stk. 2, i lov om offentlige veje, idet der bl.a. er mulighed for at foretage en afkortning i erstatningen.

Med *stk. 6* foreslås det, at Odense Letbane P/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer. Det er normal praksis, at anlægsmyndigheden eller anlægsselskabet afholder omkostningerne til ekspropriationer, idet disse udgør en del af de samlede anlægsomkostninger.

Til § 7

Det foreslås, at gæsteprincippet i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje og § 70, stk. 1 i lov om private fællesveje, finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlæg af Odense Letbane, jf. § 2.

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 overdragernes 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.

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 1 til lovforslaget, vil Odense Kommune indsætte en professionel bestyrelse til at lede selskabet.

Bestyrelsens opgave er således i overensstemmelse med formålet for Odense Letbane P/S, jf. forslagets § 2, stk. 1 at varetage den overordnede og strategiske ledelse af selskabet samt påse at de konkrete opgaver, der fremgår af selskabslovens § 115, varetages.

Bestyrelsen har ansvaret for ansættelse af selskabets direktion samt organiseringen af Odense Letbane P/S. Desuden skal bestyrelsen som en af de første opgaver forholde sig til udbudsstrategien og udbudsprocessen, herunder godkende udbudsmaterialet inden det sendes til Odense Kommune, transportministeren og Region Syddanmark, jf. lovforslagets § 12, stk. 1. Endvidere skal bestyrelsen tage stilling til omfanget af forberedende arbejder.

Direktionens opgave er at varetage den daglige ledelse af Odense Letbane P/S.

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, journalisering, postlister og aktiv information, jf. offentlighedslovens § 4, stk. 1, 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, selvom der er tale om et 100 pct. kommunalt ejet selskab. Odense Letbane P/S skal således aflægge regnskaber efter det samme regelsæt som gælder for statslige aktieselskaber.

Til § 11

Det foreslås i *stk. 1*, at Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren har mulighed for at foretage tilkøb. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for anlæg af Odense Letbane, og som parterne har mulighed for at vælge senest i forbindelse med fastlæggelse af udbudsbetingelserne for letbanen og uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget.

Tilkøbsprojekter er projekter, der hæver standarden for letbanen eller understøtter etableringen af letbanen og er finansieret alene af den part, der ønsker at foretage tilkøbet. Tilkøb er således en tilføjelse til anlægget, udover det det basisanlæg, som udgør grundlaget for anlægsbudgettet.

Odense Kommune har tilkendegivet, at kommunen ønsker at foretage fire tilkøb til projektet. Første tilkøb er opgradering af sportyper fra ballasteret spor til slab track, således at hele letbanen bliver anlagt med slab track. Andet og tredje tilkøb omhandler at give byrummet omkring stadion og banegårdscenteret et løft i forbindelse med indpasningen af letbanen i forhold til valg af materialer, samt parkerings- og tilkørselsforhold. Fjerde tilkøb er en opgradering af en stitunnel under Ørbækvej, således at denne bliver mere attraktiv for skolebørn og andre bløde trafikanter.

Efter den foreslåede *stk. 2*, vil tilkøb skulle betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb og tilkøb skal godkendes af de øvrige parter. Odense Kommune vil således skulle betale for de fire tilkøb, som de ønsker at foretage, jf. bemærkningerne ovenfor til stk. 1. Transportministeren og Region Syddanmark vil skulle godkende Odense Kommunes tilkøb.

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 forbindelse med godkendelsen af udbudsmaterialet vil transportministeren undersøge, hvorvidt udbudet er udformet på en sådan måde, at anlægsudgifter og driftsrelaterede anlægsudgifter angives hver for sig. Dette vil være en forudsætning for, at transportministeren kan godkende udbudsmaterialet.

Det er en betingelse for de tre parters godkendelse, at udbudsmaterialet inden det udsendes til parterne er godkendt af Odense Letbane P/S' bestyrelse.

De tre parters godkendelse er en forudsætning for, at Odense Letbane P/S herefter kan udsende udbudsmaterialet.

Efter at tilbuddene er kommet ind og blevet gennemgået af selskabet, og bestyrelsen har truffet en

beslutning om, hvem de ønsker at tildele kontrakten, skal de tre parter på ny inddrages, idet deres godkendelse skal indhentes, før der kan indgås en kontrakt.

Såfremt der efter kontraktens indgåelse sker større ændringer af projektet, vil de tre parter på ny skulle inddrages, før der kan træffes beslutning om at foretage større ændringer af 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 Odense Kommune, Region Syddanmark og transportministeren i forhold til parternes indskud henholdsvis tilskud til Odense Letbane P/S, jf. § 3, stk. 1 og § 4, stk. 1 og 2.

Til § 13

Det foreslås, at uforudsete udgifter som følge af krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport samt afledte udgifter heraf, som ikke skyldes tilkøb, betales af Odense Kommune.

Det er Odense Kommune, der har udarbejdet VVM-redegørelse og miljørapport for Odense Letbane. VVM-redegørelsen er udarbejdet efter reglerne i planloven. 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. § 2.

Såfremt der senere i processen måtte opstå krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport, som ikke skyldes et fremsat ønske om tilkøb, jf. lovforslagets § 11, 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.

Til § 14

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan overlade sine beføjelser til Odense Letbane P/S. Det vil således kunne overlades til Odense Letbane P/S selv at træffe afgørelse om fremrykket ekspropriation i anlægsfasen. Selve ekspropriationen vil dog skulle ske efter regler i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 4

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren kan bemyndige Odense Letbane P/S til at udøve ministerens beføjelser i kapitel 2 a i lov om jernbane for så vidt angår projekteringen af anlægget nævnt i § 2. Det drejer sig om nedlæggelse af forbud og pålæg af byggelinjer samt i forlængelse heraf mulighed for at overtage en ejendom, hvor der er nedlagt byggelinjer. Endvidere omhandler kapitel 2 a i jernbaneloven muligheden for fremrykket ekspropriation for ejere af ejendommen, der berøres særligt indgribende af projekteringen af letbanen og som er i en særlig situation.

Det fremgår udtrykkeligt af bemærkningerne til jernbaneloven, at muligheden for delegation til et selskab oprettet ved lov, vil kræve udtrykkelig lovhjemmel samt at en sådan lovhjemmel i givet fald vil skulle fremgå af lovgrundlaget for det pågældende selskab. En sådan lovhjemmel tilvejebringes med den foreslåede bestemmelse i stk. 2.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren i det omfang Odense Letbane P/S i medfør af stk. 1 og 2 får beføjelser til at træffe afgørelser, kan fastsætte nærmere regler om adgangen til at klage, herunder klagefrister.

Det er hensigten, at klagefristen for pålæg af byggelinjer og nedlæggelse af forbud skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de tilsvarende regler for Aarhus Letbane og letbanen på Ring 3.

Til § 15

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

Eftersom der er indgået en principaftale om oprettelse Odense Letbane, er det ønskeligt, at Odense

Letbane P/S kan etableres hurtigst muligt. På den baggrund foreslås det, at loven træder i kraft hurtigst muligt.

Til § 16

Det foreslås, at der indsættes en ændringsbestemmelse i lov om trafikselskaber, som giver det trafikselskab 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. Udgifterne til drift af Odense Letbane vil fortsat skulle afholdes af Odense Kommune, jf. lovforslagets § 3, stk. 2.

Odense Letbane P/S vil således ved en aftale med det trafikselskab, der dækker Fyn, kunne overlade trafikkøberansvaret på Odense Letbane til trafikselskabet, således at trafikselskabet skal stå for udbud af trafikken.

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
- Indkøb af tog
- Etablering af kontrol- og vedligeholdelsescenter, 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.

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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Basisovenlæg (ekskl. korrektionsreserver)	61	114	218	305	377	244	219	276	1814
Region Syddanmark**							50	50	100
Staten (ekskl. reserver)	19		45	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	29	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	140	224	268	237	138	39	9	1118
Samlede anlægsudgifter (inkl. reserver)**	74	148	284	397	499	318	278	344	2326
Driftsrelaterede anlægsudgifter (inkl. 10 % korrektionsreserve)***			4	207	30	116	234	75	656
Anlægsudgifter og driftsrelaterede anlægsudgifter i alt (inkl. reserver)**	74	148	288	604	511	434	512	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 sondring 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 parters 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

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 16. I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, som ændret ved lov nr. 432 af 16. maj 2012, lov nr. 745 af 25. juni 2014 og lov nr. 746 af 25. juni 2014, foretages følgende ændring:

§ 5

...

Stk. 10. Region Nordjylland kan efter aftale med transportministeren overtage trafikkøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikkøberansvaret til trafikselskabet.«

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.«