

NOTAT

Dato 12. november 2013
J. nr. 2013-2452

Høringsnotat – Forslag til Lov om letbane på Ring 3 (L 65)

1. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til Forslag til Lov om letbane på Ring 3 blev den 13. september sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte myndigheder og organisationer. Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 10. oktober. Transportministeriet har modtaget 14 høringssvar, som er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra:

- Dansk Erhverv
- Dansk Ledningsejerforum
- Danske Handicaporganisationer
- DI Transport
- Dong Energy
- DSB
- DTU
- Hvidovre Kommune
- Lyngby-Taarbæk Kommune
- Lyngby-Taarbæk Vidensby
- Metroselskabet I/S
- Movia
- Region Hovedstaden og kommunerne i letbaneprojektet
- 3 F

I det følgende gennemgås de væsentlige emner fra høringssvarene. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, og er derfor er ikke alle forhold i høringssvarene kommenteret.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført i kursiv.

2. Høringssvarene

Dansk Erhverv er positiv over for lovforslaget, der vil forøge kapacitet, tilgængelighed og komfort af den offentlige trafik i hovedstaden ligesom det vil bidrage til fremkommeligheden på tværs af S-togsfingrene.



Transportministeriet takker for bemærkningerne.

Side 2/9

Dansk Erhverv henstiller til, at man i anlægsperioden søger arbejdet tilrettelagt og udført, således at det i videst muligt omfang ikke generer den øvrige trafik.

Transportministeriet er enig i, at tilrettelæggelsen af anlægsarbejderne så vidt muligt bør ske med behørig respekt for afviklingen af vejtrafikken.

DI Transport finder, at der i forhold Metroselskabets rolle i forhold til letbanen på Ring 3 bør indføres en nærmere beskrivelse i lovbemærkningerne om offentlighedens indsigt

DI Transport bemærker, at i relation til, at Metroselskabet I/S skal stå for at bringe kontrakter om både anlæg og drift i udbud, at driftsorganiseringen af letbanen på Ring 3 bør beskrives nærmere, herunder integrationen i det overordnede samarbejde for den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget er justeret, idet der er indsat en bestemmelse om, at bestyrelsen for Ring 3 Letbane I/S efter transportministerens udtræden ansætter en direktion. Bestyrelsen for Ring Letbane I/S kan vælge fortsat at benytte direktionen i Metroselskabet I/S som direktion i Ring 3 Letbane I/S, men bestyrelsen har valgfrihed.

For så vidt angår spørgsmålet om letbanens integration i samarbejdet om den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet, vil dette spørgsmål blive overvejet nærmere i forbindelse med udformning af ændringsloven om anlæg af letbanen, herunder de organisatoriske rammer for driften og indplaceringen i den kommende paraplyorganisation for den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

DI Transport anfører, at passussen i lovforslagets bemærkninger om økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og region (afsnit 5) om, at der i anlægsfasen forudsattes en optimal fremdrift for anlægsprojektet, som vil medføre reduceret kapacitet for vejtrafikken, synes at være i strid med udredningens afsnit 8.2.

Transportministeriet skal hertil anføre, at udredningens afsnit 8.2 omhandler vejkapaciteten efter etablering af letbanen. Den forudsætning, der er beskrevet i lovforslagets bemærkninger afsnit 5 afspejler udredningens kapitel 13 om anlægsproces og tidsplan. Her fremgår det, at der i anlægsoverslaget og i tidsplanen er forudsat en optimal fremdrift for anlægsarbejderne uden fuld kapacitet på Ring 3. I anlægsperioden må trafikken tilrettelægges, så den kan afvikles, selvom Ring 3 vil være præget af anlægsarbejder. Den konkrete tilrettelæggelse vil blive baseret på en afvejning af en række hensyn - bl.a. til trafikafvikling, trafiksikkerhed, økonomi og tidsplan.



Danske Handicaporganisationer anfører, at det er af afgørende betydning for personer med handicap, at der stilles krav om materiellet på letbanen bliver tilgængeligt, dvs. kan benyttes af personer med handicap og give mulighed for spontan rejse.

Som det fremgår regeringens handicappolitisk handlingsplan for 2013 "Et samfund for alle", vil regeringen sikre, at der skabes så god tilgængelighed som muligt på bl.a. letbanen på Ring 3 ved at gøre brug af tilgængelighedspaneler, tilgængelighedskonsulenter eller lignende, der skal følge projekterne og drøfte tilgængeligheds løsninger.

Dong Energy og **Dansk Ledningsejerforum** anfører i deres høringssvar, at der er betydelig risiko for, at ledningsomlægninger, der gennemføres uden at kende letbaneprojektets detaljer, og uden at det er endeligt besluttet om anlægget skal gennemføres, viser sig at være unødvendige eller skal gennemføres på ny senere i processen. Omkostningerne til forgæves udførte ledningsomkostninger, eller ledningsomkostninger, der skal gennemføres på ny, finder Dong Energy og Dansk Ledningsejerforum bør påhvile Ring 3 Letbane I/S. De anfører endvidere, at det bør overvejes, hvorvidt en sådan tilrettelæggelse af projektet kan siges at være samfundsøkonomisk ansvarlig.

Transportministeriet skal hertil anføre, at hvis der foretages ledningsomlægninger i overensstemmelse med Ring 3 Letbane I/S' anvisninger, som efterfølgende må omlægges igen på letbaneprojektets foranledning, må det bero på en konkret vurdering, om der eventuelt skal foretages en omkostningsfordeling. Det skal dog understreges, at sådanne ændringer vil blive søgt undgået gennem en omhyggelig planlægning og koordinering af arbejdet med ledningsomlægninger. Det er således ikke forudsat, at ledningsomlægningerne, som antaget af DONG Energy og Dansk Ledningsejerforum, skal ske, før der på helt sædvanlig vis foreligger et projekt på niveau med et dispositionsforslag for letbanen.

Dong Energy og **Dansk Ledningsejerforum** anfører i deres høringssvar, at de finder det uklart, hvad der menes med passussen i bemærkningerne til bestemmelsen om gæsteprincippet, om at bestemmelse vil blive videreført i tilpasset form i ændringsforslaget.

Transportministeriet har på den baggrund justeret bemærkningerne, således at det nu alene fremgår, at bestemmelsen vil blive videreført. Den oprindelige formulering om tilpasset form var alene møntet på den fremtidige konkret-formulering af bestemmelsen i lovtæksten og ikke på en indholdsmæssig ændring

DSB antager, at forpligtelsen i lovforslaget om at stille arealer vederlagsfrit til rådighed ikke gælder for DSB, da de er en selvstændig offentlig virksomhed. Desuden antager DSB, at de vil være omfattet af bestemmelserne om byggelin-



jer og dermed eventuelt være berettiget til erstatning, såfremt betingelserne herfor er opfyldt.

Side 4/9

Transportministeriet kan bekræfte begge DSB's antagelser.

DSB antager endvidere, at den perronadgangstunnel, der skal etableres på Lyngby Station er en del af letbaneprojektet.

Transportministeriet kan ligeledes bekræfte dette.

Hvidovre Kommune ønsker, at der i lovforslaget og bemærkningerne hertil kommer en perspektiverende beskrivelse af dels letbanens infrastrukturmæssige sammenhæng, dels det samlede planlægningsarbejde vedrørende letbanen, herunder en beskrivelse af 2. etape og den tilknyttede, forventede byudvikling langs letbanen.

Transportministeriet skal hertil anføre, at lovforslaget er en kombineret projekterings- og selskabslov, som medfører, at der oprettes et nyt interessentskab, som gives bemyndigelse til at projektere en letbane på Ring 3 og gennemføre forberedende arbejder. I afsnit 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger er formålet med letbanen beskrevet, herunder sammenhængen med øvrig kollektiv trafik. Desuden skal der efter udarbejdelse af VVM-redegørelsen udarbejdes en ændringslov om anlæg af letbanen, og i dette lovforslag vil de planlægningsmæssige aspekter blive beskrevet nærmere.

Lyngby-Taarbæk Kommune anfører, at kommunen på baggrund af granskningsrapporten for letbaneprojektet har taget initiativ til at undersøge en udskiftning af jernbanebroerne på Buddingevej som alternativ til den tunnelløsning, der indgår i letbaneudredningen. Begge løsninger er nærmere beskrevet i et notat fra Cowi af 25.9.2013, som er vedhæftet kommunens hørings-svar. Kommunen finder, at notatet indeholder nye oplysninger, der betyder, at begge løsninger bør indgå i den videre proces for letbaneprojektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at en selvstændig underføring for letbanen ved Lyngby Omfartsvejs brokonstruktion og under Nordbanen i en separat tunnel har været udgangspunktet for udredningsarbejdet.

Banedanmark har oplyst, at broerne i Lyngby Taarbæk Kommune er blevet underlagt et særeftersyn i 2008. Dette viste, at broerne var i en relativ god vedligeholdelsestilstand og at de med en renovering ville holde standarden mindst 25 år frem.

Grundet uklarheden om Letbanens indføring til Lyngby, anbefalede særeftersynet således en renovering af broerne frem for en udskiftning. Denne blev udført i 2011 i forbindelse med sporombygning på strækningen. Tidshorison-ten på 25 år i år 2008 svarer således i år 2013 til en tidshorisont på 20 år.



Lynby-Taarbæk Kommune og Region Hovedstaden og kommunerne i letbaneprojektet omtaler begge den alternative linjeføring gennem DTU, som skal indgå i den videre planlægnings- og projekteringsproces, herunder i VVM-vurderingen. Begge parter har noteret sig, at beslutning om linjeføringen ved DTU senest skal træffes, således at den valgte linjeføring kan indgå i ændringsloven.

DTU anfører i deres høringssvar, at linjeføringen gennem DTU vil forbedre passagergrundlaget og dermed projektets samlede økonomiske sikkerhed. Samtidig understøtter linjen gennem DTU Danmarks internationale status som hjemsted for et eliteuniversitet i international topklasse, og medvirker til en stærkere samlet regional udvikling.

Lynby-Taarbæk Vidensby anfører, at letbanens linjeføring bør føres ind over DTU og hæfter sig ved, at DTU har anslået, at en ændret linjeføring har en positiv nutidsværdi.

Transportministeriet skal hertil anføre, at der vil blive arbejdet videre med den alternative linjeføring gennem DTU, herunder at linjeføringen vil indgå i VVM-redegørelsen. Linjeføringen gennem DTU indgår ikke i det anlægsbudget der ligger til grund for principaftalen og dermed for lovforslaget. En eventuel beslutning om at vælge den alternative linjeføring vil skulle træffes inden fremsættelse af ændringslovforslaget om anlæg af letbanen og forudsætter, at en eller flere af parter tilkøber den alternative linjeføring, dvs. finansierer udgifterne ved denne.

Movia udtrykker bekymring for lukninger eller indskrænkninger af vejkapaciteten i anlægsperioden i forhold til afvikling af bustrafikken og anfører endvidere, at de gerne vil deltage i arbejdet med en smidig busafvikling i anlægsperioden.

Transportministeriet anerkender Movias bekymringer og finder det oplagt, at Movia vil blive inddraget i planlægningsarbejdet i relation til vejspærringer mv. og den deraf ændrede busafvikling.

Region Hovedstaden og kommunerne i letbaneprojektet behandler i deres høringssvar en række forhold fra principaftalen, som er gengivet eller uddybet i lovsaget, herunder at hver enkelt kommunes ejerandel er blevet angivet i lovforslaget samt det forhold, at kommunerne vil indgå en ejerftale sikrer, at kommunerne kan optræde som én interessent.

Transportministeriet skal hertil anføre, at beskrivelsen af ejerftalen (borgmesterforummet) er blevet yderligere udbygget i bemærkningerne til § 1, herunder bl.a. at ejerftalen vil kunne indeholde bestemmelser om stemmeforhold og indflydelse.



Region Hovedstaden og kommunerne i letbaneprojektet noterer sig, at ejerfordelingen mellem de 11 kommuner efter statens udtræden af Ring 3 Letbane I/S kan ændres ved aftale. De anfører endvidere, at den angivne ejerfordeling bør angives med to decimaler.

Transportministeriet har på den baggrund tilrettet lovforslaget, således at ejerandelene i Ring 3 Letbane I/S, efter transportministerens udtræden, er angivet med to decimaler.

Region Hovedstaden og kommunerne i letbaneprojektet forudsætter, at de nødvendige tilpasninger af jernbanedelen på Glostrup og Herlev stationer er en statslig opgave.

Transportministeriet kan bekræfte, at de nævnte opgaver er statslige opgaver. I givet fald vil der først skulle udarbejdes et beslutningoplæg og dernæst vil finansieringen skulle findes, idet der ikke for nuværende er afsat midler til de nævnte projekter.

Region Hovedstaden og kommunerne i letbaneprojektet bemærker, at det fremgår af de almindelige bemærkninger, at de forberedende arbejder i perioden forud for den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen vil udgøre ca. 265 mio.kr. Parterne forudsætter, at det – jf. principaftalen – er muligt at forkorte anlægsperioden ved at fremrykke nogle af de fysiske forberedende arbejder. Parter forudsætter, at det er årsagen til, at det for kommunernes vedkommende i angivelsen af parternes hæftelse for de forberedende arbejder er anført et interval på op til 128 mio. kr., og skal foreslå et tilsvarende interval for Region Hovedstadens vedkommende.

Metroselskabet forudsætter, at det fortsat er muligt for den kommende bestyrelse i Ring 3 Letbane I/S – efter forelægning for interessenterne - i givet fald at træffe beslutning om en hurtigere gennemførelse af de forberedende arbejder og dermed anvende 375 mio. kr. til disse, som forudsat i principaftalen.

Transportministeriet skal hertil anføre, at en given beslutning om at fremrykke nogle af de forberedende arbejder vil skulle træffes af interessenterne i Ring 3 Letbane I/S og det er således ikke en beslutning, som kan træffes via lovforslaget. Transportministeriet skal i den forbindelse beklage, at der ved en fejl er indsnegget sig et tal for meget i lovforslagets bemærkninger i afsnittet om de økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og region. Fejlen er blevet rettet i det endelige lovforslag.

Region Hovedstaden og kommunerne i letbaneprojektet anfører, at det fremgår af bemærkningerne til § 12, at staten efter sin udtræden af Ring 3 Letbane I/S ikke længere hæfter for eventuelle krav mod Ring 3 Letbane I/S, hverken krav som er opstået før statens udtræden eller krav, som opstår efterfølgende. Parterne antager, at staten hæfter med sin ejerandel svarende til 40



pct. for selskabets økonomiske forpligtelser knyttet til anlægsperioden – herunder uforudsete udgifter i forhold til anlægsbudgettet – også efter statens udtræden af selskabet.

Transportministeriet har tilrettet bemærkningerne, således at der fremgår følgende: Efter sin udtræden er staten således som udgangspunkt fritaget for alle forpligtelser, der påhviler Ring 3 Letbane I/S eller som senere måtte blive rettet mod Ring 3 Letbane I/S. Dog er staten indstillet på at hæfte i forhold til sin ejerandel på 40 procent for eventuelle krav mod Ring 3 Letbane I/S, som kan relateres til anlægsperioden. Det skal i den forbindelse præciseres, at statens forpligtelser alene er knyttet til anlægsbudgettet og ikke til aktiviteter knyttet til driften, herunder driftsinvesteringer.

3 F opfordrer til, at det tydeligt kommer til at fremgå af udbudsmaterialet, at hovedentreprenøren har et kædeansvar i forbindelse med overholdelse af de sociale klausuler og at hovedentreprenøren også har et kædeansvar for, at der bliver oprettet tilstrækkeligt med lærlinge- og praktikpladser. Desuden bør det indarbejdes, at det er hovedentreprenøren, der skal betale de omkostninger, der er forbundet med kontrol af overholdelse af sociale klausuler m.m.

Transportministeriet skal hertil anføre, at generelt anvender selskaberne (bygherren) under Transportministeriet ILO-konvention nr. 94 vedr. løn- og arbejdsforhold i deres anlægskontrakter med hovedentreprenøren.

Hovedentreprenøren er forpligtiget til at sørge for, at dennes underleverandører overholder de krav, bygherren har opstillet i kontrakten med hovedentreprenøren. Hovedentreprenøren skal således kunne dokumentere over for bygherren, at de kontraktmæssige og lovgivningsmæssige krav er overholdt hos både hovedentreprenøren selv og dennes underleverandører.

Bygherren kan endvidere stille krav om dokumentation samt kræve at uretmæssigheder bringes i overensstemmelse med lovgivningen og kontrakten. Det er således hovedentreprenørens pligt at sikre ordentlige løn- og arbejdsforhold og kunne dokumentere dette, og bygherren har pligt til at følge op på de i kontrakten anførte betingelser om løn- og arbejdsforhold på det givne projekt.

Vedrørende sociale klausuler om uddannelses- og praktikpladser har Transportministeriet i foråret 2013 på baggrund af Aftale om Finansloven for 2013 anmodet relevante selskaber under ministeriets område om at anvende sociale klausuler om uddannelses- og praktikpladser i relevante udbud eller forklare, hvorfor de ikke gør det – det såkaldte ”følg- eller forklar princip”.

Ligesom det gør sig gældende vedr. arbejdsklausulerne (løn- og arbejdsforhold) er det også hovedentreprenørens pligt at sørge for, at de sociale klausu-



ler om uddannelses- og praktikpladser overholdes hos både hovedentreprenøren og dennes underleverandører, samt at dette kan dokumenteres.

Side 8/9

Også her er det bygherrens pligt at følge op på, om de sociale klausuler om uddannelses- og praktikpladser overholdes på det givne projekt.

Det anses for hensigtsmæssigt at anvende en model som ovenfor beskrevet i forbindelse med gennemførelsen af projektet i Ring 3.

3. Lovforslaget

Lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

Derudover er der foretaget andre mindre justeringer i lovforslaget.



Høringsliste udkast til lovforslag om letbane på Ring 3

Advokatsamfundet: samfund@advokatsamfundet.dk
Albertslund Kommune: albertslund@albertslund.dk
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro: mail@abtm.dk
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd: ae@ae.dk
Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik: jgl@di.dk
Brancheforeningen Danske Advokater: mail@danskeadvokater.dk
Brøndby Kommune: brondby@brondby.dk
Danmarks Naturfredningsforening: dn@dn.dk
Dansk arbejdsgiverforening: da@da.dk
Dansk byggeri: info@danskbyggeri.dk
Dansk cyklistforbund: dcf@dcf.dk
Dansk Erhverv: Høringssager: info@danskerhverv.dk
Dansk Handicap forbund: dhf@dhf-net.dk
Danske handicaporganisationer: dh@handicap.dk
Dansk jernbaneforbund: dj@djf.dk
Dansk Ledningsejerforum: hs@danskenergi.dk
Dansk Transport og Logistik – DTL: dtl@dtl.eu
Danske Regioner: regioner@regioner.dk
DI Transport: transport@di.dk
DSB: dsbpost@dsb.dk
Energinet.dk: info@energinet.dk
Fagligt Fælles Forbund: 3f@3f.dk
Friluftsrådet: fr@friluftsradet.dk
Gladsaxe Kommune: kommunen@gladsaxe.dk
Glostrup Kommune: glostrup.kommune@glostrup.dk
Herlev Kommune: herlev@herlev.dk
Hvidovre Kommune: hvidovre@hvidovre.dk
Høje-Taastrup Kommune: kommune@htk.dk
Håndværksrådet: hvr@hvr.dk
Ishøj Kommune: ishojkommune@ishoj.dk
Kommunernes Landsforening: kl@kl.dk
Landsorganisationen i Danmark: dalo@da.dk
Lyngby-Taarbæk Kommune: lyngby@ltk.dk
Metroselskabet I/S: m@m.dk
Movia: movia@moviatrafik.dk
NOAH-Trafik: noahtrafik@noah.dk
Rådet for Bæredygtig Trafik: kjeld.a.larsen@lic-mail.dk
Region Hovedstaden: regionh@regionh.dk
Rødovre Kommune: rk@rk.dk
Trafikselskaberne i Danmark : mail@trafikselskaberne.dk
Vallensbæk Kommune: kommune@vallensbaek.dk