



## **Behandling af høringsvar i lovforslaget**

### **Baggrund**

Udkastet til anlægslov for letbanen har været i høring fra 23. oktober til 23. november 2015. Høringen har givet anledning til en del bemærkninger, heraf flere fra ejerkredsen. Det gælder blandt andet et fælles høringsvar fra 10 kommuner og Region Hovedstaden om betydningen for letbanen af ændringerne af Herlev og Glostrup stationer samt høringsvar fra især Herlev Kommune om hastighedsgrænser. Et antal høringsvar fra ledningsejerne giver anledning til en ændret tilrettelæggelse af anlægsarbejderne. Udover høringsvarene vil resultatet af den eksterne kvalitetssikring af anlægsoverslag, tidsplan m.v. skulle indgå i grundlaget for lovforslagets økonomiske bemærkninger.

I det følgende gives en kort redegørelse for disse høringsvar m.v. og deres konsekvenser for lovforslaget og dermed letbaneprojektet.

### **Herlev og Glostrup stationer**

I det fælles høringsvar fra de 10 af ejerkommunerne og Region Hovedstaden peges der på, at en flytning af Herlev station og en genåbning af regionaltogsperronen på Glostrup station vil have en væsentlig betydning for passagertallet i letbanen.

Der er ikke afsat penge til at gennemføre disse to projekter.

I 2014 blev der indgået en politisk aftale mellem den daværende regering (Socialdemokraterne og Det Radikal Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om Metro, letbane, nærbane og cykler. I denne aftale blev der afsat midler til, at BaneDanmark kunne foretage undersøgelser og gennemføre VVM-vurderinger af de to nævnte projekter. Disse VVM undersøgelser forventes at være færdige ultimo 2016.

### **Hastighedsgrænser**

Herlev Kommune har i sit høringsvar fremsat indvendinger imod, at hastighedsgrænserne gennem kommunen – bortset fra den tættest bebyggede og mest bymæssige strækning fra Herlev Hovedgade til Hjortespringvej - er fastholdt på det nuværende niveau, 70 km i timen, selv om hastighedsgrænserne i VVM-redegørelsen var forudsat nedsat til 50 km i timen.



Fastholdelsen af hastighedsgrænserne på hoveddelen af Ring 3 er baseret på et hørings svar til VVM-redegørelsen fra Vejdirektoratet, som lægger afgørende vægt på at sikre bilernes fremkommelighed på Ring 3, blandt andet for at opretholde kapaciteten og mindske overflytningen af biltrafik til Motorringvejen. I overensstemmelse med vejlovens regler har Herlev Kommune hørt Vejdirektoratet, som har accepteret hastighedsnedsættelsen på den centrale strækning men sat sig imod en hastighedsnedsættelse på resten af strækningen gennem Herlev. Herlev Kommune har efterfølgende indbragt Vejdirektoratets afgørelse for transport- og bygningsministeren.

### **Ekstern kvalitetssikring af anlægsoverslag og tidsplan**

Som grundlag for forslaget til anlægslov er der foretaget en ekstern kvalitetssikring af anlægsoverslag og tidsplan. Kvalitetssikringen er foretaget af rådgivningsfirmaet Emcon.

Konklusionen er, at Emcon på baggrund af den eksterne kvalitetssikring ikke er bekendt med vægtige grunde til, at der ikke bør træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Hovedstadens Letbane fremlagte beslutningsgrundlag, herunder i forhold til anlægsbudgettet, risikovurderingen og tidsplanen.

Endvidere, at det er vurderingen, at de anførte risici, herunder omkostninger til sikkerhedsgodkendelse og projektets omkostninger til ledningsomlægninger kan holdes inden for de afsatte reserver. Denne konklusion påvirkes ikke af det forhold, at Emcon vurderer risikoen for omkostninger til sikkerhedsgodkendelse højere end Hovedstadens Letbane.

Den eksterne kvalitetssikring, der vurderede tidsplanen som optimistisk, gav anledning til en ekstraordinær risikovurdering af tidsplanen. De tre største risici for forlængelse af tidsplanen vurderes at være ledningsomlægninger, trafikafvikling i anlægsperioden og sikkerhedsgodkendelsesprocessen. Den løbende risikovurdering har vist, at risikoen for en forlængelse af tidsplanen samlet vurderes at være på ca. 15 måneder. Den ekstraordinære risikovurdering, hvor de væsentligste risici blev underkastet en mere dybtgående vurdering på grundlag af de senest indvundne erfaringer, resulterede i, at den samlede risiko for forlængelse af tidsplanen på grundlag af den eksterne kvalitetssikring vurderes til 9 – 18 måneder. Det ville i givet fald i sig selv betyde åbning af letbanen mellem 2021 – 2023. Tidsplanen skal dog også ses i lyset af hørings svarene fra ledningsejerne, jf. nedenfor.

### **Ledningsejernes hørings svar**

Som svar på hørings svarene om lovudkastet har en række ledningsejere fremsat indvendinger imod den forudsatte strategi for omlægning af ledninger i forbindelse med anlægget af letbanen på Ring 3. Den forudsatte strategi



svarer til den, der har været anvendt ved andre store anlægsprojekter. Strategien, som er forudsat i både Principaftalen og projekteringsloven, indebærer, at ledningerne omlægges, før de egentlige anlægsarbejder igangsættes. Formålet hermed er, at anlægsarbejdet kan gennemføres så effektivt som muligt uden sammenblanding med ledningsomlægningerne.

Som bekendt kan letbaneprojektets ejere imidlertid først træffe endelig beslutning om gennemførelse af letbanen, når resultatet af udbuddet af de store kontrakter foreligger, hvilket forventes at ske i foråret 2017. Derfor indebærer strategien, at ledningsejere, hvis ledninger er placeret efter gæsteprincippet, og som derfor selv skal afholde omkostningerne ved omlægningen, kan komme til at afholde disse omkostninger forgæves, såfremt ejerne måtte beslutte ikke at gennemføre letbanen.

#### *Ledningsejernes krav*

På denne baggrund kræver ledningsejerne - med lidt forskellige formuleringer - at bygherren garanterer at ville refundere ledningsejernes omkostninger, hvis projektet mod forventning måtte blive opgivet. Dette vil indebære, at selskabet - og dermed dets ejere - vil skulle bære risikoen for en omkostning på formentlig omkring 500 mio. kr. - ud over de 475 mio. kr. som er forudsat anvendt til forberedende arbejder, projektering og udbud m.v. - inden den endelige beslutning om projektet træffes. Dette er ikke i overensstemmelse med principaftalen.

Ledningsejerne har herudover rejst en række andre indvendinger imod tilrettelæggelsen af ledningsomlægningerne i forhold til anlægsprocessen. Deres indvendinger går blandt andet på, at projektets detaljeringsgrad som følge af den valgte udbudsstrategi ikke er tilstrækkelig, at der vil kunne opnås besparelser ved en koordinering af ledningsomlægningerne og anlægsarbejderne, at der er afsat for kort tid til ledningsomlægningerne og, for nogle ledningsejeres vedkommende, at en integrering af ledningsomlægningerne med anlægsprocessen ville indebære fordele.

#### *Indstilling til ændret strategi*

På baggrund af den øgede risiko, som ledningsejernes reaktion påfører Hovedstadens Letbane og dermed selskabets ejere, har selskabet beskrevet mulige alternative anlægsstrategier, som herefter har været drøftet mellem selskabet og Transport- og Bygningsministeriet.

Selskabet har blandt de alternative strategier peget på den strategi, som selskabet vurderer, vil have mindst negativ indflydelse på letbaneprojektets gennemførelse, jf. ovenfor om principaftalens økonomi. Strategien indebærer, at det i lovforslaget foreslås, at igangsætning af ledningsomlægningerne udskydes til foråret 2017, når ejerne - på grundlag af resultatet af udbudsprocessen - har truffet endelig beslutning om gennemførelsen af letbaneprojektet.



Herefter vil ledningsejernes planlægning og projektering kunne koordineres med anlægsentreprenørernes detailprojektering efter kontraktindgåelse, hvorefter ledningsomlægningerne vil kunne igangsættes i februar 2018. Ledningsomlægningerne vil fortsat skulle foregå adskilt fra anlægsarbejderne, med mindre ledningsejerne og anlægsentreprenørerne ad frivillighedens vej kan blive enige om en integration af dele af arbejdet.

Med denne strategi vil letbaneselskabet og dets ejere kunne undgå en markant øget risiko, inden ejernes beslutning om gennemførelse af letbanen træffes. Samtidig vil ledningsejernes ønsker om at undgå unødvendige ledningsomlægninger samt langt hovedparten af deres øvrige ønsker blive imødekommet.

Såfremt ledningsejerne ikke på grundlag af lovforslagets vedtagelse ændrer opfattelse, vil udskydelsen af ledningsomlægningerne imidlertid forsinke letbaneprojektet, således at det må forventes, at åbningen af banen først kan ske i 2023 med risiko for forlængelse til 2024 i stedet for i 2021 med risiko for forlængelse til 2023, når der også tages hensyn til de øvrige risici for forlængelse af tidsplanen, jf. den eksterne kvalitetssikring, herunder som følge af trafikafviklingen i anlægsperioden. Der henvises til omtalen oven for om den ekstraordinære risikovurdering som opfølgning på den eksterne kvalitetssikring af letbaneprojektet.

Endvidere vil projektets anlægsøkonomi – på grund af det større sammenfald mellem projekteringen og gennemførelsen af ledningsomlægninger og anlægsopgaverne - blive udsat for øgede risici på op til 100 mio.kr. ud over de risici, som i øvrigt findes på projektets nuværende stade. Disse risici er dog væsentligt mindre end risikoen ved at lade ledningsomlægningerne følge den hidtidige strategi. Endvidere vil risiciene blive søgt reduceret under den videre projektering. Den samlede risiko vurderes fortsat at ligge inden for de afsatte reserver.

#### *Udvalg om afklaring af omkostningerne til ledningsomlægninger og ledningsejernes muligheder for at få dækket disse omkostninger gennem brugerbetaling*

Ud over de nævnte indvendinger har ledningsejerne betvivlet letbaneprojektets overslag over omkostninger til ledningsomlægninger, idet de mener, at omkostningerne vil være væsentligt større. Endvidere har nogle af ledningsejerne rejst spørgsmål om, hvorvidt de vil kunne dække deres omkostninger gennem brugerbetaling.

Med henblik på at afklare disse spørgsmål påtænker Transport- og Bygningsministeriet at nedsætte et hurtigt arbejdende udvalg med deltagelse af ledningsejerne og Hovedstadens Letbane m.fl. Udvalget skal komme med et konsolideret bud på omkostningerne til



ledningsomlægninger og desuden belyse, hvilke muligheder ledningsejere, der er omfattet af regulering af indtægter m.v., har for at få dækket deres omkostninger gennem brugerbetaling.

Udvalget skal komme med sine forslag så betids, at Folketinget vil kunne orienteres om resultatet inden vedtagelsen af anlægslovsforslaget, som planlægges fremsat for Folketinget den 13. januar 2016.

#### **Redegørelse på kvartalsmødet**

På kvartalsmødet den 10. december vil der i forlængelse af ovenstående blive redegjort for håndteringen i lovforslaget af de modtagne høringsvar og deres konsekvenser for letbaneprojektet, herunder navnlig spørgsmålet om håndtering af ledningsejernes høringsvar. Målet er, at der hurtigt kan opnås enighed om den ændrede strategi, så konsekvenserne for lovforslagets tidsplan begrænses.