

Principaftale

om anlæg og drift af

en letbane på Ring 3

København den 20. juni 2013

København den 20. juni 2013

Principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3

Indledning

Staten ved Transportministeriet, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune (parterne) er enige om at anlægge en letbane på Ring 3.

Letbanen på Ring 3 planlægges anlagt som beskrevet i "Udredning om letbane på Ring 3", marts 2013. Den overordnede linjeføring og placering af stationer fremgår af bilag 1.

Letbanen anlægges af et interessentskab, Ring 3 Letbane I/S, som parterne stifter på grundlag af en lov om Ring 3 Letbane. Transportministeren vil fremsætte forslag til lov om en letbane på Ring 3 snarest muligt. Metroselskabet I/S forudsættes at varetage interessentskabets administration, projekterings- og udbudsopgaver samt styring af såvel anlægs- som drifts- og vedligeholdelseskontrakter.

Letbanen forventes ifølge Udredningen at kunne åbne for passagerdrift 7-8 år efter Folketingets vedtagelse af letbaneloven. Som led i den detaljerede planlægning og projektering vil der være fokus på om muligt at opnå en tidligere åbning af letbanen for passagerer.

Drift- og vedligeholdelse af letbanen vil blive varetaget af Ring 3 Letbane I/S, idet Transportministeriet udtræder af interessentskabet, når letbanen tages i brug til passagerdrift. De øvrige interessenter, Region Hovedstaden og de deltagende kommuner fortsætter interessentskabet med samme indbyrdes ejerforhold som hidtil.

Principaftalens beslutninger

Med denne principaftale træffes der beslutning om følgende:

- Parterne beslutter at anlægge en letbane på Ring 3. Dette betyder, at parterne igangsætter, udbud af anlægsopgaverne (og tilknyttede tekniske opgaver). Parterne tager endelig stilling til gennemførelse af projektet, inden der underskrives kontrakter med entreprenører.
- Parterne beslutter, at anlægsomkostningerne skal holdes inden for en ramme på 3,44 mia. kr., eksklusiv korrektionsreserve, og at omkostningerne skal fordeles mellem parterne, således at staten bærer 40 pct., kommunerne tilsammen 34 pct. og Region Hovedstaden 26 pct.
- Parterne beslutter hver især størrelsen af deres korrektionsreserve.
- Kommunerne og regionen afholder deres andele af omkostningerne til såvel anlæg som drift, inklusiv eventuelle tilkøb og ekstraomkostninger, inden for de eksisterende økonomiske rammer for kommuner og regioner.
- Kommunerne og regionen afsætter 25 mio. kr. til forberedelse af en eventuel anden etape af letbanen
- Parterne stifter, så snart loven om letbanen på Ring 3 hjemler mulighed herfor, et interessentskab, som indgår aftale med Metroselskabet I/S om at stå for interessentskabets administration og projekt- og kontraktstyring
- Parterne etablerer umiddelbart efter indgåelsen af denne principaftale en interimbestyrelse, som påbegynder de forberedende arbejder med henblik på at muliggøre en hurtig igangsætning af anlægsarbejdet.
- Såfremt projektet ikke gennemføres, betaler parterne tilsammen udgifterne til de forberedende arbejder efter den fastlagte fordelingsnøgle. Udgiften skønnes at udgøre 265 mio. kr. Såfremt ejerne på grundlag af et oplæg fra interessentskabets bestyrelse

vurderer det hensigtsmæssigt at forkorte anlægsperioden med ½ år ved at påbegynde ledningsomlægninger m.v. parallelt med udbudsprocessen, vil beløbet stige til 375 mio. kr. Uanset hvilken af de to løsninger, der vælges, indgår de nævnte beløb i den samlede anlægssum.

Formål

Formålet med etablering af en letbane på Ring 3 er først og fremmest at styrke udviklingen i Hovedstadsregionen. En letbane vil kunne medvirke til at skabe vækst i Ringbykommunerne og dermed i Hovedstadsregionen. De kommende stationer på letbanen vil således udgøre både en forudsætning for og en katalysator i udviklingen af en række nye byområder i de involverede kommuner.

Samtidig kan letbanen skabe grobund for fornyelsen af en række byrum med bedre og mere attraktive forhold både for de bløde trafikanter og for beboerne og de handlende i Ring 3's tætte bydele. Alle i området får glæde af et fredeligere og samtidig mere levende bymiljø.

Letbanen vil desuden yde et væsentligt bidrag til at øge mobiliteten både for de lokale beboere, arbejdspladser og studiepladser m.v. og for en betydelig del af Hovedstadsregionens befolkning. Letbanen gør det således lettere og hurtigere at komme omkring i regionen. Letbanen forbinder fingerbyerne på tværs og danner sammen med den effektive S-togsbetjening af fingrene og et omfattende lokalt busnet et sammenhængende kollektivt trafiknet til gavn for betydelige dele af Hovedstadsregionens befolkning.

Samtidig forbinder letbanen vigtige uddannelsesinstitutioner i Ringbykommunerne og to af regionens store hospitaler, Herlev og Glostrup, både med befolkningen i Ringbyområdet og gennem et sammenhængende net af effektive kollektive trafikforbindelser med en stor del af Hovedstadsregionens befolkning.

Letbanen vil desuden kunne medvirke til at forbedre miljøforholdene, dels ved at få flere til at lade bilen stå og i stedet bruge den kollektive trafik, dels ved brugen af en renere teknologi, både når det gælder energiforbrug, og for så vidt angår begrænsning af støj og andre lokale gener.

Endelig vil etablering af letbanen medvirke til at øge beskæftigelsen både i anlægsperioden og i driftsperioden.

Beslutningsproces

Med henblik på at sikre en effektiv anlægsproces og dermed den bedst mulige udnyttelse af de investerede ressourcer forudsættes forslag til lov om en letbane på Ring 3 fremsat snarest muligt efter indgåelsen af nærværende principaftale. Umiddelbart efter, Folketinget har vedtaget loven, stifter aftaleparterne interessentskabet, Ring 3 Letbane I/S, og indgår aftale med Metroselskabet I/S om varettagelse af selskabets administration og projekt- og kontraktstyringsopgaver.

Umiddelbart efter stiftelsen af Ring 3 Letbane I/S udarbejder interessentskabet et dispositionsforslag samt en VVM-redegørelse for letbanen. Udkastet til VVM-redegørelse forelægges kommunerne og Region Hovedstaden til udtalelse inden den offentlige høring. Resultatet af den offentlige høring og forslag til eventuelle ændringer som følge heraf sendes til kommunerne og Region Hovedstaden med henblik på udarbejdelse af en fælles indstilling til transportministeren om endelig godkendelse af projektet og VVM-redegørelsen.

Med henblik på at fremme anlægget af letbanen, herunder udarbejdelsen af dispositionsforslag og VVM-redegørelse, agter parterne, så snart nærværende principaftale er indgået, at etablere en interimbestyrelse og indgå aftale med Metroselskabet I/S om varettagelse af selskabets opgaver. Parterne vil desuden søge hjemmel hos de respektive

bevilgende myndigheder – herunder Folketingets Finansudvalg – til at udbyde og indgå relevante rådgiverkontrakter og påbegynde udbud og gennemførelse af de forberedende arbejder. De forberedende arbejder består bl.a. af geotekniske undersøgelser, opmålinger, arkæologiske udgravninger m.v.

Når transportministeren efter indstilling fra Regionsrådet og de berørte kommuner har godkendt dispositionsforslaget og VVM-redegørelsen i henhold til lov om en letbane på Ring 3, vil de forberedende arbejder kunne gennemføres parallelt med udarbejdelse af udbudsprojekt og gennemførelse af udbud og forhandlinger om de store anlægs- og leverancekontrakter, herunder anskaffelser af rullende materiel, anlæg af jernbaneinfrastruktur, anlæg af Kontrol- og Vedligeholdelses Center, anlæg af øvrige større vej- og brokonstruktioner m.v.

Når forhandlingerne med tilbudsgiverne er så langt fremme, at der kan indgås kontrakter, forelægger interessentskabet en indstilling til interessenterne om det økonomiske grundlag for indgåelse af de store kontrakter. Først når interessenterne har godkendt det økonomiske grundlag for indgåelse af de store kontrakter, kan disse kontrakter indgås af interessentskabet.

Kort beskrivelse af letbanen på Ring 3

Letbanen på Ring 3 er 27 km lang, får 27 stationer og forløber fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd primært ad Ring 3.

Letbanen forventes efter en indsvingsperiode på et par år at få 43.000 daglige passagerer. Det svarer til 13-14 mio. passagerer om året. Ved udnyttelse af kommunernes fulde byudviklingspotentiale og en række andre tiltag vil antallet af passagerer kunne stige til 17-18 mio. om året. Til sammenligning havde Kystbanen i 2011 ca. 10 mio. passagerer. De største stationer er trafikknudepunkterne, som er betjent med både S-tog og/eller regionaltoget, letbane og busser.

Letbanen vil have en gennemsnitshastighed på ca. 30 kilometer i timen, inklusiv stop på stationer og ved lyskryds. Det vil tage ca. 55 minutter at komme fra stationen v/Lundtofte til Ishøj station. Den relativt høje gennemsnitshastighed skyldes, at letbanen på Ring 3 på lange strækninger kører i eget tracé. Letbaner, der kører i blandet trafik, har normalt en gennemsnitshastighed på 17-20 kilometer i timen.

Det samlede anlæg vurderes i 2013 priser at koste ca. 3,44 mia. kr., eksklusiv korrektionsreserve, som skal finansieres af staten, regionen og de involverede kommuner. Parterne beslutter hver især størrelsen af deres korrektionsreserve.

Det er forudsat, at regionens og kommunernes andele af anlægsomkostningerne og driftsomkostningerne, inklusiv eventuelle tilkøb og ekstraomkostninger, holdes inden for de eksisterende økonomiske rammer for kommuner og regioner, idet det dog forudsættes, at kommunernes og regionens andele af anlægsomkostningerne ikke medtages under det kommunale og regionale anlægsloft.

De forberedende arbejder indgår med ca. 265 mio. kr. i anlægsbudgettet. Dette beløb er forudsat anvendt i perioden forud for den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen. I de ca. 265 mio. kr. er medtaget geotekniske undersøgelser, men i øvrigt ikke fysiske arbejder i marken. Det kan eventuelt besluttes at påbegynde nogle af de fysiske forberedende arbejder, f.eks. ledningsomlægninger, parallelt med udbudsprocessen. I så fald vil anlægsperioden kunne forkortes med ca. et halvt år. Samtidig vil det betyde, at yderligere ca. 110 mio. kr. - i alt ca. 375 mio. kr. - fremrykkes til perioden forud for den endelige beslutning.

Ud over de egentlige anlægsomkostninger kommer de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, som i 2013 priser vurderes at være på ca. 1,3 mia. kr., til anskaffelse af letbanetog, etablering af Kontrol- og Vedligeholdelsescenter, prøvedrift, strategiske reservedele og reinvesteringer,

og som skal finansieres af regionen og de involverede kommuner som en del af de årlige driftsomkostninger.

I overensstemmelse med Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, hvori kommunerne og regionen tilkendegiver at ville arbejde for en mulig anden etape af letbanen fra Park Allé til Brøndby Strand og Avedøre Holme, og med henblik på at øge letbanens passagertal er det aftalt mellem kommunerne og regionen, at der afsættes 25 mio. kr. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer til anlæg, der kan øge fremkommeligheden for busserne på den strækning, der er planlagt til etape 2 til Brøndby Strand og Avedøre Holme. Transportministeriet har noteret sig kommunernes og regionens ønsker om at arbejde videre med en anden etape af letbanen.

Principaftale

På denne baggrund er der mellem staten, Region Hovedstaden og de involverede kommuner indgået følgende principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3:

Økonomi og finansiering af anlæg af en letbane

Staten, Region Hovedstaden og de involverede kommuner er enige om at anlægge en letbane på Ring 3 som beskrevet i "Udredning om letbane på Ring 3", marts 2013.

Parterne er enige om at fastholde den forholdsmæssige fordeling af deres bidrag til finansieringen af anlægget af letbanen, som er fastlagt i Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011. Det vil sige, at staten finansierer 40 pct., Region Hovedstaden 26 pct. og kommunerne i fællesskab 34 pct. Kommunerne betragtes tilsammen i relation til denne Principaftale som én interessent.

Med udgangspunkt i anlægsbudgettet fra "Udredning om letbane på Ring 3" er det aftalt, at der som led i detaljeringen af projektet skal søges opnået en besparelse på 3 pct., fx gennem optimering af de trafikale forhold på Ring 3, begrænsning af stationsudstyr, begrænsning af opstillingsspor på Kontrol- og Vedligeholdelses Centret m.v.

Den aftalte fordeling af parternes bidrag til finansieringen af anlægsomkostningerne indebærer, med udgangspunkt i Udredningens anlægsbudget, følgende bidrag fra parterne:

Fordeling af anlægsbudgettet

		Staten	Kommunerne	Regionen
Mio. kr. 2013 priser*	Samlet	40%	34%	26%
Anlægsbudget**	3.418	1.367	1.162	889
Korrektionsreserve	646	410***	134****	102****
Samlet anlægsbudget	4.064	1.777	1.296	991

*Ved fremskrivningen af anlægsbudgettet fra 2010 priser til 2013 priser er - under hensyn til statens princip om Ny Anlægsbudgettering - finanslovindekset anvendt. Dette indeks forudsættes anvendt, indtil selskabets stiftelse og ved indbetaling af det statslige indskud. De årlige anlægs- og driftsindskud reguleres med Finansministeriets anlægsindeks frem til driftsstart og herefter med nettoprisindekset.

**Eksklusiv det aftalte besparelsesmål på 3 pct.

***30 pct. korrektionsreserve

****15 pct. korrektionsreserve inklusiv besparelse på 3 pct.

Det er aftalt, at hver af parterne selv fastsætter størrelsen af deres korrektionsreserve. Staten har i overensstemmelse med statens regler for ny anlægsbudgettering besluttet at afsætte en korrektionsreserve på 30 pct., svarende til øvrige statslige anlægsprojekter. Kommunerne og regionen afsætter en korrektionsreserve på 15 pct. inklusiv den aftalte målsatte besparelse på 3 pct.

Det er aftalt, at Ring 3 Letbane I/S forestår finansieringen af anlægsomkostningerne for letbanen gennem optagelse af lån. Interessentskabets lån til dækning af anlægs- og

finansieringsomkostningerne tilbagebetales enten gennem engangsindskud eller engangsindskud kombineret med faste årlige indskud fra interessenterne. Statens indbetalinger fastlægges ved stiftelsen af interessentskabet i en betalingsplan. For kommunerne og regionen udgør engangsindskuddene (forudbetalingen) minimum 15 pct. af deres respektive andele af det samlede anlægsbudget inklusiv korrektionsreserve.

Kommunernes forudbetaling indskydes i en periode på tre år fra selskabets stiftelse (2014 – 2016). Umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, der fastsættes således, at kommunernes andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år (2017 – 2056). Regionens forudbetaling indskydes senest i 2019, og umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, der fastsættes således, at regionens andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år (2020 – 2059). Kommunernes og regionens årlige indskud fastlægges ved stiftelsen af interessentskabet i en betalingsplan, hvori også principperne for eventuelle reguleringer af anlægs- og finansieringsomkostningerne fastlægges.

Interessenterne kan hver især vælge at indbetale deres respektive indskud hurtigere end fastsat i betalingsplanen, eventuelt som et engangsbeløb ved stiftelsen af interessentskabet. Under forudsætning af, at kommunerne og regionen følger den ovenfor beskrevne betalingsplan, vil indskuddene til anlæg af letbanen, inkl. korrektionsreserve, i 2013 priser være følgende:

- Staten 1.777 mio. kr.
- Kommunernes samlede forudbetaling 195 mio. kr. og indskuddene 2017 – 2056 59 mio. kr. årligt
- Regionens samlede forudbetaling 150 mio. kr. og indskuddene 2020 – 2059 50 mio. kr. årligt

Det er forudsat, at den endelige beslutning om anlæg af en Letbane på Ring 3 først træffes, når resultatet af udbuddet af de store anlægs- og leverandørkontrakter kendes og dermed de samlede økonomiske konsekvenser af projektets gennemførelse. Endelig beslutning om letbanens gennemførelse vil blive forelagt de bevilgende myndigheder hos de involverede interessenter. Indtil da begrænses interessenternes risiko til deres respektive andele af de forberedende arbejder, som forudsættes gennemført på grundlag af særskilt bevillingsmæssig hjemmel.

Omkostningerne til forberedende arbejder, herunder udarbejdelse af dispositionsforslag og VVM-redegørelse, gennemførelse af udbud af de store kontrakter, forberedelse af ledningsomlægninger, arkæologiske undersøgelser og ekspropriationer samt varetagelse af bygherrefunktion og administration frem til interessenternes endelige beslutning om letbanens gennemførelse, vurderes at være på ca. 265 mio. kr., hvoraf ca. 75 mio. kr. forventes anvendt i perioden indtil stiftelse af Ring 3 Letbane I/S. Det er herved forudsætningen på nuværende tidspunkt, at de fysiske arbejder i marken ikke påbegyndes, før ejernes endelige beslutning om gennemførelse af letbanen er truffet på grundlag af resultatet af udbuddet af de store anlægskontrakter.

Såfremt ledningsomlægninger og de dertil knyttede ekspropriationer igangsættes parallelt med udbuddet og dermed før den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen, vil omkostninger på 110 mio. kr. skulle fremrykkes til forberedelsesperioden. Samtidig vil anlægsperioden kunne forkortes med ca. et halvt år. Forskydningen af de forberedende arbejder til den tidlige fase påvirker ikke det samlede anlægsbudget. Det er forudsat, at interessentskabets bestyrelse vurderer fordele og ulemper ved en sådan fremrykning af arbejderne og forkortelse af anlægsperioden og forelægger en indstilling til ejerne om valg af fremgangsmåde.

Det forudsættes, at disse omkostninger til en evt. fremrykning afholdes af Ring 3 Letbane I/S, henholdsvis interimorganisationen, gennem optagelse af lån, der kan tilbagebetales i løbet af 40 år, eller indfries såfremt letbanen ikke anlægges. Omkostningerne indgår i det samlede anlægsbudget og forudsættes finansieret som en del heraf gennem indskud fra interessenterne, jf. ovenfor. Såfremt det efter gennemførelse af udbud af de store kontrakter måtte blive besluttet ikke at anlægge letbanen, vil disse omkostninger skulle finansieres af interessenterne i overensstemmelse med den aftalte fordelingsnøgle. Kommunernes andel af de samlede omkostninger til de forberedende arbejder vil være på 90 mio. kr. henholdsvis 128 mio. kr. Kommunernes forudbetaling i perioden 2014, 2015 og 2016 på til sammen 195 mio. kr. vil således i givet fald mere end dække disse omkostninger.

Regionens og kommunernes korrektionsreserver samt 10 pct. af statens 30 pct. korrektionsreserve forudsættes indskudt i selskabet sammen med indskud til finansiering af anlægsomkostningerne. Korrektionsreserven vil budgetmæssigt være bundet, således at træk på denne reserve kun vil kunne ske i samme forhold som parternes ejerandele og kun efter forelæggelse for ejerne, det vil sige staten, kommunerne og regionen. Når de samlede anlægsomkostninger er endeligt opgjort ved statens udtræden af selskabet, vil den uforbrugte del af reserverne skulle tilbagebetales til ejerne i samme forhold som deres respektive ejerandele og indskudte korrektionsreserve. 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.

Det er forudsat, at uforudsete udgifter - det vil sige udgifter, der ikke har været forudset ved fastlæggelsen af budgettet for letbanen, men som er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, og som ligger ud over korrektionsreserven - afholdes af Ring 3 Letbane I/S. Såfremt finansieringen af uforudsete udgifter ikke kan rummes inden for interessentskabets langtidsbudget, må interessentskabet over for interessenterne rejse spørgsmålet om, hvorledes interessenterne ønsker ekstraomkostningerne finansieret. Såfremt interessenterne beslutter, at ekstraomkostningerne skal finansieres ved ekstraordinære indskud fra interessenterne, fordeles interessenternes indskud efter den fordelingsnøgle, der gælder for statens, Region Hovedstadens og de involverede kommuners finansielle bidrag til anlægsopgaven.

I overensstemmelse med Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011 er parterne enige om, at anlæg af letbanen er omfattet af et "tilkøbsprincip", der definerer anlæggets udformning, således som det er beskrevet i "Udredning om letbane på Ring 3", som "det nødvendige og tilstrækkelige". Såfremt staten, kommunerne eller regionen ønsker væsentlige ændringer i anlægget, vil denne part selv skulle finansiere den eventuelle merudgift, der er forbundet hermed, fuldt ud.

Anlæg af en letbane er et vigtigt samfundsprojekt, som derfor også er forbundet med en række samfundsmæssige forpligtelser, herunder bl.a. beskæftigelse og oplæring af lærlinge og praktikanter. Ejerne er enige om, at disse forpligtelser skal søges opfyldt gennem projektets tilrettelæggelse, herunder bl.a. gennem sociale klausuler.

I Udredningen er der enkelte udestående spørgsmål. Det gælder indpasning af letbanen ved de to store hospitaler i Herlev og Glostrup, hvor Region Hovedstaden har ønsket yderligere undersøgelser af en ændret placering af stationen ved Herlev Hospital og andre adgangsforhold ved Glostrup Hospital. Efter færdiggørelsen af Udredningen er der foretaget supplerende undersøgelser, som viser, at de ønskede ændringer kan gennemføres uden ekstra omkostninger for projektet. De ønskede ændringer træder derfor i stedet for Udredningens udformning. Det samme gælder Albertslund Kommunes ønske om en ændret placering af stationen ved Hersted Industripark.

I høringsen om Udredningen har Rødovre Kommune tilkendegivet, at kommunen ikke opfatter den østlagte linjeføring som tilkøb og derfor ikke mener, at stationsplaceringen skal give

kommunen ekstra omkostninger til ekspropriation. Der er enighed om, at i det omfang ekspropriation er nødvendig for gennemførelse af den besluttede linjeføring, vil ekspropriationsomkostninger skulle afholdes af projektet.

Andre udestående spørgsmål i Udredningen er linjeføringen ved DTU, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker en linjeføring gennem DTU, og Lyngby-Taarbæk Kommune mener, at en sådan ændring er af national betydning. Den endelige beslutning herom afventer en afklaring af en eventuel økonomisk medvirken fra andre parter. Endvidere udestår afklaring af udformningen og standsningsmønstret på Glostrup og Herlev stationer, hvor disse stationers fremtidige betydning som knudepunktstationer er taget op i henholdsvis Transportministeriets 'Analyse af et sammenhængende kollektivt trafiknet' og i 'Trængselskommissionen'.

Der er enighed om, at udestående forhold, herunder linjeføringen ved DTU, må tages op i den videre planlægnings- og projekteringsproces. Der er samtidig enighed om, at alle udestående spørgsmål, herunder ændringer, der ligger ud over det i denne aftale fastlagte projekt, og som derfor forudsætter tilkøb, skal være afklaret senest i forbindelse med kommunernes og regionens fælles indstilling til transportministeren om VVM-redegørelsen og ministerens godkendelse af dispositionsforslaget for Ring 3 letbanen og den dertil knyttede VVM-redegørelse, som forventes at kunne ske medio 2015.

Staten deltager alene i anlægget af letbanen og i omkostningerne forbundet hermed og udtræder af interessentskabet, når letbanen tages i brug til passagerdrift. Ved statens udtræden overdrager staten vederlagsfrit sin andel af selskabet til de fortsættende interessenter, mod at staten efter sin udtræden ikke hæfter for eventuelle krav mod selskabet. Det fortsættende interessentskab overtager således alle selskabets aktiver og passiver samt rettigheder og pligter.

Interimsbestyrelse

Parterne aftaler, at de umiddelbart efter indgåelsen af nærværende aftale vil etablere en interimsbestyrelse. Samtidig vil Transportministeriet indgå aftale med Metroselskabet I/S om varetagelse af interessentselskabets opgaver i interimsperioden. Parterne vil endvidere søge tilslutning fra de respektive bevilgende myndigheder til at gennemføre udbud og indgå kontrakter om de nødvendige forberedende arbejder. Når Folketinget har vedtaget lov om Ring 3 Letbanen, og interessentskabet, Ring 3 Letbane I/S, formelt er stiftet, vil interimsbestyrelsen kunne fortsætte som selskabets egentlige bestyrelse, ligesom interessentskabet vil kunne indgå aftale med Metroselskabet om at stå for administration og projekt- og kontraktstyring.

Økonomi og finansiering af driften, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer

Mellem Region Hovedstaden og de involverede kommuner er det aftalt, at disse parter viderefører interessentskabet med samme indbyrdes ejerforhold som hidtil. Region Hovedstaden vil således eje 43 pct. og de involverede kommuner 57 pct. af interessentskabet efter statens udtræden. Efter statens udtræden vil Region Hovedstaden og de involverede kommuner i det nævnte indbyrdes forhold dække nettoomkostningerne til drift og vedligeholdelse af letbanen på Ring 3, herunder omkostningerne til finansiering af de for driften nødvendige investeringer, blandt andet anskaffelse af letbanetog, etablering af Kontrol og Vedligeholdelsescenter, prøvedrift, anskaffelse af strategiske reservedele og afholdelse af reinvesterings.

I overensstemmelse med Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, hvori kommunerne og regionen tilkendegiver at ville arbejde for en mulig anden etape af letbanen fra Park Allé til Brøndby Strand og Avedøre Holme, og med henblik på at fremme letbanens passagertal er det mellem kommunerne og regionen aftalt at afsætte 25 mio. kr. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer til anlæg, der kan forbedre busfremkommeligheden på den strækning, der

er planlagt til etape 2 til Brøndby Strand og Avedøre Holme. Transportministeriet har noteret sig kommunernes og regionens ønske om at arbejde videre med en anden etape af letbanen. Det forudsættes, at Ring 3 Letbane I/S forestår finansieringen af de investeringer, som er relateret til drift og vedligeholdelse af letbanen, og som skal betales som en del af de årlige driftsomkostninger af de tilbageblivende interessenter efter statens udtræden af interessentskabet, jf. ovenfor.

Region Hovedstadens og de involverede kommuners årlige indskud til dækning af de løbende omkostninger til drift og vedligeholdelse af letbanen, herunder til dækning af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet indtægterne fra passagerdriften, fastlægges ved stiftelsen af Ring 3 Letbane I/S i en betalingsplan, hvori også principperne for eventuelle reguleringer som følge af ændrede investeringer relateret til driften og dertil knyttede finansieringsomkostninger fastlægges.

Fordelingen mellem kommunerne og regionen af de årlige driftsomkostninger, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, samt passagerindtægterne fastsættes til 43 pct. til regionen og 57 pct. til kommunerne. Fordelingsnøglen mellem kommunerne indbyrdes for driftsfasen er ikke fastlagt i denne aftale. Det samlede årlige indskud fra kommunerne og regionen vurderes på det nu kendte grundlag at være på 78 mio. kr., hvoraf regionen bærer 34 mio. kr. og kommunerne 44 mio. kr. I denne beregning er der ikke medtaget konsekvenser af en optimering af busdriften, men det er forudsat, at etableringen af letbanen skal give et samlet løft for den kollektive trafik. Indregnes busbesparelser på eksempelvis 10 pct. vil de årlige indskud reduceres til 23 mio. kr. for regionens vedkommende og 28 mio. kr. for kommunernes vedkommende.

Betalingsplanen opdateres senest et år før statens udtræden af interessentskabet. Samtidig fastlægges regionens og de involverede kommuners indbyrdes økonomiske rettigheder og forpligtelser i forhold til overskud/underskud af drift og vedligeholdelse af letbanen efter ibrugtagning til passagerdrift.

Konsekvenserne af aftalen for de enkelte parter:

Staten ved transportministeren

Staten indskyder i henhold til en betalingsplan fastlagt ved stiftelsen 1.777 mio. kr. i 2013 priser i Ring 3 Letbane I/S, heraf 30 pct. korrektionsreserve, hvoraf de 10 pct. bindes i selskabet, mens de resterende 20 pct. indskydes i en central anlægsreserve, jf. ovenfor.

Region Hovedstaden

Region Hovedstaden indskyder i alt 991 mio. kr. i 2013 priser i Ring 3 Letbane I/S, heraf 15 pct. korrektionsreserve, som bindes i selskabet, jf. ovenfor. Regionen indskyder således som forudbetaling i 2019 150 mio. kr. i 2013 priser svarende til minimum 15 pct. af regionens andel af anlægsomkostningerne. Herefter indskyder regionen i perioden 2020 - 2059 årlige indskud på 50 mio. kr. i 2013 priser til dækning af anlægsomkostningerne i letbanen.

Region Hovedstaden indskyder desuden fra letbanens overgang til passagerdrift 43 pct. af det nødvendige årlige indskud til dækning af driftsomkostningerne, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet passagerindtægterne, det vil på det nu kendte grundlag sige 34 mio. kr. årligt.

De berørte kommuner

De berørte kommuner indskyder til sammen i alt 1.296 mio. kr. i 2013 priser i Ring 3 Letbane I/S, heraf 15 pct. korrektionsreserve, som bindes i selskabet, jf. ovenfor. Kommunerne indskyder således som forudbetaling ved stiftelsen og i hvert af de følgende to år (2014 – 2016) 65 mio. kr. i 2013 priser, i alt 195 mio. kr., svarende til minimum 15 pct. af kommunernes samlede andel af anlægsomkostningerne. Herefter indskyder kommunerne i perioden 2017 –

2056 faste årlige indskud på 59 mio. kr. i 2013 priser til dækning af anlægsomkostningerne i letbanen.

Kommunerne indskyder desuden fra letbanens overgang til passagerdrift 57 pct. af det nødvendige faste årlige indskud til dækning af de årlige driftsomkostninger, inklusiv driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet passagerindtægterne, det vil på det nu kendte grundlag sige 44 mio. kr. årligt.

Organisation

Organisationen af letbaneprojektet forudsættes at følge nedenstående principper:

For anlægsperioden har Staten, Region Hovedstaden og de involverede kommuner aftalt,

at det fælles selskab, som skal stå for anlæg og drift af letbanen på Ring 3, skal etableres som et interessentskab ejet af parterne i samme forhold som parternes finansieringsbidrag, det vil sige

- Staten 40 pct.
- Region Hovedstaden 26 pct.
- Kommunerne tilsammen 34 pct.

at der afholdes interessentskabsmøder, hvor staten ved transportministeren, Region Hovedstaden og de berørte kommuner kan deltage med en stemmевægt, som svarer til ovenstående fordeling af finansieringen. Kommunerne deltager sammen i interessentskabsmøderne som én interessent modsvarende staten og regionen.

at kommunerne etablerer et Borgmesterforum til koordinering af kommunernes valg af repræsentanter til bestyrelsen samt afklaring af kommunernes fælles mandater for deltagelse i Interessentskabsmøder og bestyrelsesmøder. Som grundlag for arbejdet i Borgmesterforum indgås en aftale mellem de berørte kommuner. Borgmesterforum sekretariatsbetjenes af interessentskabet.

at der afholdes mindst ét interessentskabsmøde årligt

at alle væsentlige beslutninger på interessentskabsmøder kræver enstemmighed

at følgende beslutninger skal forelægges af bestyrelsen for interessenterne til beslutning:

- Ændring af vedtægt for interessentskabet
- Vedtagelse af anlægs, drifts- og likviditetsbudget
- Indgåelse af kontrakter om anlæg af Letbanen på Ring 3
- Vedtagelse af evt. udvidelser, fx en etape 2
- Vedtagelse af regnskab og årsrapport

at der sikres interessenterne mulighed for at indkalde ekstraordinære interessentskabsmøder, såfremt forhold, interessenterne er blevet orienteret om, eller forhold, interessenternes bestyrelsesrepræsentanter har valgt at forelægge interessenterne, giver anledning hertil

at der udpeges en bestyrelse for interessentskabet med den sammensætning, som er fastlagt i Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, det vil sige

Staten 3 medlemmer

Regionen 2 medlemmer

Kommunerne 2 medlemmer

Bestyrelsesformanden udpeges af staten ved transportministeren og de to næstformænd af henholdsvis kommunerne i fællesskab og regionen. Udpegning af formand og næstformænd sker efter forudgående orientering af de øvrige interessenter. Formand og næstformænd forbereder i fællesskab bestyrelsens møder.

at der sikres mindretalsbeskyttelse i interessentskabets bestyrelse, idet et bestyrelsesmedlem har ret til at kræve enhver beslutning i bestyrelsen udsat med henblik på forelæggelse for interessenterne.

at bestyrelsen indgår aftale med Metroselskabet I/S om varetagelse af interessentskabets administration, gælds- og formueforvaltningsamt projekt- og kontraktstyring.

at staten ved transportministeren udtræder af interessentskabet, når letbanen påbegynder passagerdrift.

For driftsperioden har Region Hovedstaden og de involverede kommuner aftalt,

at interessentskabet videreføres af Region Hovedstaden og de involverede kommuner i samme indbyrdes ejerforhold og med samme indbyrdes vægt i interessentskabsmøder og bestyrelse, som disse to parter har indgået i det oprindelige interessentskab. Det betyder, at regionen vil eje 43 pct. og de involverede kommuner tilsammen 57 pct.

at det fortsættende interessentskab efter statens udtræden varetager styringen af drifts- og vedligeholdelseskontrakten for letbanen og genudbud heraf.

at interessentskabets bestyrelse efter statens udtræden sammensættes således:

Regionen 3 medlemmer

Kommunerne 3 medlemmer

Bestyrelsesformanden udpeges af kommunerne og næstformanden af regionen. Udpegning af formand og næstformand forudsætter enighed mellem interessenterne. Formand og næstformand forbereder i fællesskab bestyrelsens møder. Ved stemmelighed er formandens stemme afgørende.

at interessentskabets øvrige forhold, herunder afholdelse af interessentskabsmøder, interessentskabsmødernes kompetence, enstemmighed og mindretalsbeskyttelse samt aftale med Metroselskabet I/S om varetagelse af selskabets opgaver, videreføres efter statens udtræden af interessentskabet.

Henrik Sam Kristensen

Staten ved transportministeren

Wilhelm Ra

Region Hovedstaden

[Signature]

Lyngby-Taarbæk Kommune

Karin Cecilie Møller

Gladsaxe Kommune

Thomas Gylden

Herlev Kommune

[Signature]

Rødovre Kommune

[Signature]

Glostrup Kommune

[Signature]

Albertslund Kommune

Isb Torg

Brøndby Kommune

[Signature]

Høje-Taastrup Kommune

Kelle Adsborg

Hvidovre Kommune

[Signature]

Vallensbæk Kommune

Oluf Bjørn

Ishøj Kommune

Bilag 1- Principaftalen - Linjeføringskort

