

Sammenligning mellem forslag til lov om letbane på Ring 3 og Lov om Aarhus Letbane.

Forslag til Lov om letbane på Ring 3	Lov om Aarhus Letbane	Bemærkninger
Ejerforhold	Ejerforhold	
Stat: 40 % Kommuner: 34 % Region: 26 %	Stat: 47 % Kommune: 47,2 % Region: 5,8 %	
Indskud (PL 2013)	Indskud (PL 2009)	
Stat: 1.777 mio. kr. (inkl. 30 % reserve) Kommuner: 1.296 mio. kr. Region: 991 mio. kr.	Stat: 600 mio. kr. (+ 100 mio. kr. reserve) Kommune: 500 mio. kr. Region: 78 mio. kr.	Ring 3: Region og kommuner indskyder 15 % kontant i selskabet. Lån herudover tilbagebetales over 40 år. Aarhus Letbane: Aarhus Kommune og Region Midtjylland indskyder henholdsvis 50 % og 20 % kontant i anlægsselskabet.
Formål	Formål	
Ring 3 Letbane I/S' formål er at projektere, anlægge og drive en letbane på Ring 3	Aarhus Letbane I/S' formål er at anlægge Aarhus Letbane. Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter et drifts- og infrastrukturselskab, der har til formål at stå for drift og vedligehold af Aarhus Letbane.	Transportministeriet stod meget fast på to selskaber i de forhandlinger, der var om loven. De lokale parter ønskede et selskab. Der skal dog også i København fordeles økonomi mellem anlæg og drift.
VVM-redegørelse	VVM-redegørelse	
Staten udarbejder VVM-redegørelse, foretager høring og andre nødvendige miljøvurderinger.	Aarhus Kommune er ansvarlig for VVM-redegørelse og miljørapport for letbanen.	Letbanen på Ring 3 vil først kunne anlægges når VVM-redegørelsen er færdig, og når der er givet bemyndigelse i henhold til ændringsforslag til loven. Alle parter skal tiltræde kontrakt om anlæg.
Formål og ledelse	Formål og ledelse	
Bestyrelse på 7 medlemmer. Stat 3, kommuner 2 og region 2. Staten udpeger formanden. Direktionen i Metroselskabet er også direktion i letbanen. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for letbanen (projektering, udbud, gælds- og formueforvaltning m.m.). Letbanen betaler Metroselskabet for varetagelse af opgaverne.	Bestyrelse på 5 medlemmer. Stat 1, kommune 2, trafik-selskab 1 og region 1. Kommunen udpeger formanden.	Aarhus Letbane: Hver part afholder egne omkostninger til honorarer til bestyrelsesmedlemmer Ring 3: Letbanen afholder omkostninger til bestyrelsens honorarer.

Sammenligning mellem forslag til lov om letbane på Ring 3 og Lov om Aarhus Letbane.

Lån	Lån	
Letbanen kan optage lån til finansiering af aktiviteter gennem statslån. Kommuner og region gives lånedispensation med løbetid på op til 40 år.	Kommune og region gives lånedispensation på hhv. 50 % og 80 % af startanlægsindskud og fuld låneadgang til tog og infrastruktur. Dispensation med løbetid op til 30 år vil kunne gives efter konkret vurdering.	
Uforudsete udgifter	Uforudsete udgifter	
Parterne hæfter for uforudsete udgifter i forhold til det fastlagte anlægsbudget i forhold til deres respektive ejerandele i selskabet, dvs. staten hæfter for 40 pct., Region Hovedstaden for 26 pct. og kommunerne for 34 pct.	Uforudsete udgifter betales af Aarhus Letbane I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Aarhus Kommune med 47,2 pct., transportministeren med 47,0 pct. og Region Midtjylland med 5,8 pct.	Aarhus Letbane: Uforudsete udgifter som følge af krav om supplerende VVM-redegørelse og miljørapport og afledte udgifter heraf, som ikke skyldes ønske om tilkøb eller udnyttelse af option, betales af Aarhus Kommune
Tilkøb	Tilkøb	
Der er mulighed for at foretage tilkøb, der ikke er nødvendig for anlæg af letbanen. Tilkøb betales af den(m) som ønsker tilkøb.	Der er mulighed for at foretage tilkøb, der ikke er nødvendig for anlæg af letbanen. Tilkøb betales af den(m) som ønsker tilkøb. Hel eller delvis elektrificering af Grenaabanen eller Odderbanen er et tilkøb.	
Statens udtræden af letbanen	Statens udtræden af letbanen	
Staten udtræder af letbaneselskabet, når den tages i brug til passagerdrift. Staten er i henhold til bemærkningerne til lovforslaget 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 præciseres, at statens forpligtelser alene er knyttet til anlægsbudgettet og ikke til aktiviteter knyttet til driften, herunder driftsinvesteringer.	Aarhus Letbane I/S opløses, når anlægget af letbanen i Aarhus, er færdigt og selskabets bestyrelse træffer beslutning om, at anlægget overdrages til drifts- og infrastrukturselskabet.	Aarhus Letbane: Staten afviste at hæfte for krav efter anlægsperioden/likvidation af selskabet. I stedet kom formuleringen ind om at <i>Aarhus Letbane I/S opløses, når anlægget af letbanen i Aarhus er færdigt og selskabets bestyrelse træffer beslutning om, at anlægget overdrages til drifts- og infrastrukturselskabet.</i> Bestemmelsen giver stor risiko for konflikt mellem staten og de lokale parter ved afslutning af projektet. Aarhus Letbane: Staten yder et årligt driftsbidrag på 44,9 mio. kr. (PL 2011) til Aarhus Letbane Drift I/S som kompensation af driften på Grenaabanen.

Sammenligning mellem forslag til lov om letbane på Ring 3 og Lov om Aarhus Letbane.

Driftsrelaterede investeringer	Driftsrelaterede investeringer	
De driftsrelaterede anlægsinvesteringer omfatter rullende materiel, kontrol- og vedligeholdelsescenter, prøvedrift, m.v. De driftsrelaterede anlægsinvesteringer finansieres af kommunerne (57 pct.) og Region Hovedstaden (43 pct.) som et led i finansieringen af driften. Driftsrelaterede anlægsinvesteringer er opgjort til på 1.339 mio. kr. (2013-priser, beløbene opskrives med Finansministeriets anlægsindeks). Ifølge Udredning om Letbane på Ring 3 omfatter de driftsrelaterede omkostninger http://www.ringtre.dk/index.php?id=22282 • rullende materiel og kontrol- og vedligeholdelsescenter: • 3-måneders prøvedriftsforløb forud for igangsættelse af den egentlige passagerdrift. (41 mio. kr.) • Indretning, drift og afrigning af arbejdspladser. Projektering, byggeledelse og tilsyn. Forundersøgelser, geoteknik, miljøundersøgelser, hydrologi og arkæolog. Desuden bygherreorganisation og sikkerhedsgodkendelser. (110 mio. kr.)	Udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot skal betales af drifts- og infrastrukturselskabet. I forbindelse med udbuddet af anlæg af letbanen kan der tillige indhentes tilbud på letbanetog, værksted og depot, men prisen skal i givet fald angives særskilt.	Ovenstående svarer i hovedtræk til Aarhus Letbane. Vi har dog stadig nogle uklarheder vedr. prøvedrift. Det ser ud til at staten i Ring 3 er med frem til prøvedrift (mobiliseringsperioden), men ikke finansierer prøvedriften. Anlægsdelen for Ring 3 omfatter: Køreledningsanlæg, ballasteret spor inkl. skærveballast med evt. vibrationsdæmpende måtter og geotekstiler, rilleskinnespor inkl. støbning af bærelag samt asfaltering, letbanens tele- og signalanlæg inkl. kabelanlæg mv., letbanestationens overvågnings-, informations- og billetsalgsudstyr, hegning, tilslutningsafgifter. Læskærme, perronbelysning, øvrig aptering ekskl. hvad der er inkluderet i jernbaneinfrastruktur. I modsætning til Aarhus altså fuldt køreledningsanlæg, billet-salgsudstyr, læskærme og øvrig aptering.
Det foreslås, at § 21 e i lov om jernbane finder anvendelse i forbindelse med projektering af Ring 3 letbane, jf. § 2, således at Ring 3 Letbane I/S får de samme beføjelser som en infrastrukturforvalter.	Bestemmelsen mangler i lov om Aarhus Letbane	Måske er det ikke et problem mere. Afklares med anlægsselskabet.