

NOTAT

Dato 4. november 2014
J. nr. 2014-2756

Høringsnotat vedr. lovforslag om ændring af lov om Aarhus Letbane (L 52)

1. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til Forslag til lov om ændring af lov om Aarhus Letbane blev den 1. september 2014 sendt i høring hos Advokatsamfundet, Aarhus Kommune, DI, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, DSB, 3 F, FDM, Forbrugerrådet, HK Trafik og Jernbane, Jernbanenævnet, KL, Landdistrikternes Fællesråd, LO, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Norddjurs Kommune, Odder Kommune, Rådet for Sikker Trafik, Region Midtjylland, Rigsrevisionen, Syddjurs Kommune og Trafikselskaberne i Danmark.

Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 2. oktober 2014. Transportministeriet har modtaget 9 høringssvar, som er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra:

- Dansk Erhverv
- Dansk Handicapforbund
- DSB
- Forbrugerrådet Tænk
- Midttrafik
- Region Midtjylland
- Rigsrevisionen
- Aarhus Kommune
- Aarhus Letbane I/S

DSB har meddelt, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget.

I det følgende gennemgås de indkomne høringssvar i hovedtræk.

Transportministeriets bemærkninger er anført med kursiv.



2. Høringsvarene

Dansk Erhverv anfører, at der i videst muligt omfang bør tages hensyn til adgangen for vejtrafikken herunder også til lastbiler i byggeperioden, og at der i videst muligt omfang bør tages hensyn til adgangen for særtransporter til fx Aarhus Havn – dvs. overdimensionerede transportere, der er højere, bredere og/eller længere end almindelige lastbiltransporter.

Transportministeriet har anmodet Aarhus Letbane I/S at redegøre for trafikken i anlægsperioden:

Aarhus Letbane I/S har oplyst: ”I byggeperioden vil selskabet i videst muligt omfang tage hensyn til de parter, der bliver berørt af anlægsarbejdet.

Aarhus Letbane I/S har endvidere oplyst: ”Anlæggelsen af den nye letbane-strækning utvivlsomt vil påvirke vejtrafikken. Langs havnestrækningen arbejder Aarhus Letbane I/S dog primært uden for kørebanerne i tilknytning til det eksisterende spor, og forventer derfor i begrænset omfang at komme til at påvirke vejtrafikken i havneområdet. Op ad Nørrebrogade/Randersvej, hvor der i dag er to kørebaner samt busbane i hver retning, vil to (reducerede) kørebaner i hver retning blive opretholdt, idet de eksisterende busbaner bliver inddraget til kørebane.

Efter færdiggørelse af letbanen vil der ligeledes alene blive 2 kørebaner i hver retning. På mindre befærdede veje, vil de eksisterende kørebaner i videst muligt omfang blive opretholdt, dog også med reduktion af bredden.”

Dansk Handicapforbund anmoder Transportministeriet om konkret at beskrive de krav til tilgængelighed i administrationsaftalen mellem Transportministeriet og Aarhus Letbane I/S, som Transportministeriet skal stille til Aarhus Letbane i forbindelse med udmøntning af statens tilskud.

Transportministeriet skal hertil anføre, at administrationsaftalen skal sikre en effektiv tilskudsforvaltning af statens tilskud til Aarhus Letbane I/S. Det falder uden for administrationsaftalens formål at stille krav til tilgængelighed.

Dansk Handicapforbund foreslår at der medtages krav til handicaptilgængelighed, der kan sikre, at passagerer med handicap vil kunne tage Aarhus Letbane spontant og ligeværdigt, dvs., uden at skulle forhåndsvarsle rejser, fordi der vælges tilgængeligheds løsninger, der kræver hjælp fra andre personer.

Som det fremgår af regeringens handicappolitiske handlingsplan for 2013 ”Et samfund for alle”, vil regeringen sikre, at der skabes så god tilgængelighed som muligt bl.a. på letbanen i Århus. Dette skal f.eks. ske ved, at der gøres brug af tilgængelighedspaneler, tilgængelighedskonsulenter eller lignende, der skal følge projekterne og drøfte tilgængeligheds løsninger.



Dansk Handicapforbund anbefaler Aarhus Letbane tænkt og udført med samme tilgængelighed som ved Metroen i København, som med reelt niveaufri adgang fra perroner til tog kan benyttes spontant og uafhængigt af hjælp fra andre, og som netop derfor i stort omfang bliver benyttet af virkelig mange kørestolsbrugere, el-scooter-brugere og rollatorbrugere – unge som ældre.

Transportministeriet har anmodet Aarhus Letbane I/S om at redegøre for handicaptilgængeligheden.

Aarhus Letbane I/S har oplyst: "Aarhus Letbane I/S vil i videst muligt omfang inddrager hensyn til personer med reduceret mobilitet i udformningen af Aarhus Letbane. På alle nyanlæg af perroner arbejdes efter gældende regler, så letbanen bliver så attraktiv som mulig at anvende. Ved alle eksisterende anlæg forsøger Aarhus Letbane I/S at forbedre forholdene.

BOStrab, som Aarhus Letbanes sikkerhedsledelsessystem i stort omfang følger, indeholder nogle generelle krav til etablering af installationer og indretning af tog, bl.a. at der skal træffes foranstaltninger, der tager hensyn til handicappede, ældre samt passager med små børn mv., så disse kan benytte letbanesystemet uden større besvær.

Perronerne på Aarhus Letbane vil blive anlagt på følgende måde:

- *Perroner ligger i Aarhus by i tilknytning til fodgængerovergange*
- *Eksisterende baner forberedes til letbanedrift herunder perronombygninger*
- *Der vil blive etableret en rampe fra vejareal til perron*

Der vil være niveaufri indstigning på nyanlagte perroner (dvs. på den nye 12 km strækning).

Aarhus Letbane I/S arbejder i øjeblikket på at afdække muligheden for at minimere afstanden mellem tog og perron, således at kørestolsbrugere kan komme uhindret ind i toget. Løsningsmodellen afhænger dog af kravet om mulig godstransport."

Dansk Handicapforbund anbefaler jf. FN's Handicapkonvention, at Aarhus Letbane tænkt og udført efter princippet om "Universelt Design" med god, smuk og anonym handicaptilgængelighed; en tilgængelighed for alle, der bliver tænkt og udformet på en sådan måde, at letbanen kan bruges af alle mennesker, uden at der er behov for en tilpasning eller en speciel udformning til mennesker med handicap.

Aarhus Letbane I/S har over for Transportministeriet oplyst: "Det er selskabets målsætning i relation til indretning af togene i relevant omfang at benytte universelt design i henhold til FN's konvention om rettigheder for personer med handicap. Desuden skal Aarhus Kommunes krav til tilgængelighed respekteres.

Aarhus Letbane I/S har aftalt med Handicaprådet i Aarhus Kommune og Ældrerådet at de i et vist omfang vil blive inddraget i forbindelse med fastlæggelsen af indretningen af togene, herunder flexarealer, holdestænger, trykknappernes placering, foranstaltninger til fastspænding af kørestole mv.

Aarhus Letbane I/S har endvidere oplyst, at de løbende giver statusopdateringer til Handicaprådet i Aarhus Kommune og Ældrerådet, samt at tilgængeligheds- og trafikikkerhedsrevisorer vil gennemgå projektets fem trin for tilgængelighed."



Forbrugerrådet Tænk har anført, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget, men at de gerne vil opfordre, at passagerens erfaringer, behov og ønsker inddrages direkte i arbejdet med planlægningen og etableringen af letbanen, herunder indkøb af driftsmateriel. Særligt vigtigt er det, at der sikres let adgang til at benytte letbanen for alle passagerer, herunder også de, der har særlige behov f.eks. mennesker med et handicap. Det vil sige, at stationer og materiel planlægges og indkøbes med disse for øje. Det er også vigtigt, at der sikres hurtig og nem overgang mellem letbanen og andre kollektive transportmidler, da erfaringen viser, at det er skiftesituationerne, der er kritiske for passagerernes lyst til at benytte de kollektive transportformer.

Transportministeriet skal henvise til regeringens handicappolitiske handlingsplan for 2013, jf. bemærkningerne ovenfor til Dansk Handicapforbund. Transportministeriet kan endvidere oplyse, at det i forbindelse med aftale af 3. juni 2014 mellem Regeringen og Dansk Regioner er blevet besluttet, at der skal gennemføres en analyse af tilbringertrafikken til togene for at sikre en bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Parterne er enige om, at den kollektive trafik skal ses i et helhedsperspektiv, hvor der tages udgangspunkt i, hvordan den samlede kollektive trafik kan gøres til et mere attraktivt alternativ for den enkelte kunde.

Midttrafik bemærker, at det i principaftalen for Odense Letbane, som er vedlagt som bilag til lovforslaget om Odense Letbane, forudsættes, at der ikke etableres et nyt trafikselskab, jf. lov om trafikselskaber, i forbindelse med idriftsættelse af Odense Letbane. Midttrafik forudsætter, at der i forbindelse med eventuelt kommende organisationsændringer for Aarhus Letbane ikke etableres et nyt trafikselskab i forbindelse med idriftsættelse af Aarhus Letbane.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det efter statens udtræden af Aarhus Letbane I/S vil være op til ejerne af Aarhus Letbane I/S at beslutte den fremtidige organisering af driften.

Transportministeriet forudsætter, at letbanedriften, uanset den konkrete organisering, i forhold til takster, billetteringssystemer, m.v. vil blive koordineret med den øvrige offentlige servicetrafik således, at det bliver så let for passagerne som muligt at bruge letbanen. Transportministeriet vil følge udviklingen på området og vil i fornødent omfang tilpasse lovgivningen, så der skabes de bedste rammer for en sammenhængende offentlig servicetrafik inklusiv letbanetrafikken.

Det skal bemærkes, at der både i Aarhus og Odense vil blive mulighed for at overlade det eksisterende trafikselskab opgaven med at indkøbe letbanetrafik.

Region Midtjylland anfører, at Region Midtjylland anerkender nødvendigheden af, at staten kan føre tilsyn med anvendelsen af det statslige tilskud. Det bemærkes, at de konkrete retningslinjer herfor skal fastlægges i den



administrationsaftale og revisionsinstruks, der skal indgås mellem staten og Aarhus Letbane I/S. Region Midtjylland gør i den forbindelse opmærksom på, at administrationsaftalen ikke må indskrænke de tilbageværende parter muligheder for at indgå aftale om fremtidig organisering af Aarhus Letbane, idet der ikke må lægges hindringer i vejen for den fremtidige drift. Region Midtjylland forventer derfor en tidlig og stor grad af involvering i udformningen af administrationsaftalen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Region Midtjylland vil blive inddraget i udformningen af administrationsaftalen frem mod lovforslagets vedtagelse.

Region Midtjylland bemærker, at § 5 affattes således, at "Aarhus Letbane I/S ledes af en bestyrelse og direktion", medens den øvrige tekst udgår. Dermed bortfalder alle bestemmelser om bestyrelsens sammensætning og betingelser i øvrigt. Det antages, at hensigten med denne ændring er, ud over den redaktionelle ændring som følge af transportministeriets udtræden, at overlade fastsættelsen af betingelserne for bestyrelsens og direktionens sammensætning m.v. til de to tilbageværende interessenter. Region Midtjylland kan tilslutte sig denne del, men gør opmærksom på hensigtsmæssigheden i, at rammerne i et vist omfang fremgår af lovteksten. Således tænkes fastsat en bestemmelse, hvoraf fremgår, at Aarhus Kommune og Region Midtjylland i fællesskab træffer bestemmelse om bestyrelsens sammensætning samt betingelser for bestyrelsen i øvrigt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at således som den foreslåede bestemmelse om, at Aarhus Letbane I/S skal ledes af en bestyrelse og en direktion og bemærkninger hertil, er udformet, vil det være de to tilbageværende interessenter, der i fællesskab skal bestemme bestyrelsens sammensætning. Transportministeriet har ikke ønske om at regulere sammensætningen for et selskab, som Transportministeriet ikke længere deltager i. Transportministeriet har endvidere ikke modtaget et ønske fra de to parter om at indsætte en bestemt sammensætning i loven. På grundlag af Region Midtjyllands ønske tilpasses loubemærkningerne, således at ordene "i fællesskab" tilføjes.

Region Midtjylland konstaterer, at der med lovforslaget ikke er givet Aarhus Letbane samme vilkår med hensyn til låneadgang som for Letbanen på Ring 3. Herunder bl.a. mulighed for at Aarhus Letbane kan optage lån med op 40 års løbetid, samt at parterne gives lånedispensation på 85 % af anlægsindskud i Aarhus Letbane. Region Midtjylland ønsker, at Aarhus Letbane gives samme vilkår for optagelse af lån som gælder for Letbanen på Ring 3, og at disse indskrives i lov om Aarhus Letbane.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Økonomi- og Indenrigsministeriet den 6. oktober 2014 har svaret på Region Midtjyllands henvendelse om dispensation fra lånevilkårene som følge af letbanens fordyrelse på ca. 700 mio. kr. Transportministeriet har tilpasset lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets svar, således at der er indsat et nyt afsnit 4 om kommunal og regional låntagning til Aarhus Letbane.

For så vidt angår ønsket om, at der i lovforslaget indsættes en bestemmelse om mulighed for låntegning gennem statslån, svarende til § 10 i lov om letba-



ne på Ring 3, skal Transportministeriet anføre, at en sådan bestemmelse ikke er vurderet hensigtsmæssig.

Side 6/8

Rigsrevisionen bemærker, at det fremgår af udkastet til lovforslag, at der vil blive indgået en administrationsaftale mellem Transportministeriet og Aarhus Letbane I/S, som beskriver de krav, Transportministeriet stiller til Aarhus Letbane I/S i forbindelse med udmøntningen af statens tilskud og at der som bilag til administrationsaftalen vil blive udarbejdet en revisionsinstruks. Rigsrevisionen bemærker endvidere, at det fremgår af udkastet, at der i forbindelse med statens udtræden af Aarhus Letbane I/S vil blive fastsat en betalingsplan for statens samlede tilskud til Aarhus Letbane I/S, dvs. tilskuddet på 600 mio. kr. i 2009-priser samt det yderligere tilskud på 330 mio. kr. i 2014-priser.

Transportministeriet takker for Rigsrevisionens bemærkninger og kan oplyse om, at administrationsaftalen er under udarbejdelse og vil blive indgået, således at den kan træde i kraft ved lovens vedtagelse.

Aarhus Kommune bemærker, at Aarhus Kommune og Region Midtjylland op til lovforslagets udarbejdelse har påpeget, at lovforslaget bør indeholde bemærkninger om låneadgang og løbetid på lånene i det omfang, Indenrigs- og Økonomiministeriet vurderer, at de ønskede låneforhold ikke kan realiseres inden for den eksisterende lovgivning. De ønskede lånevilkår svarer til vilkårene beskrevet i lov L 65 om letbane på Ring 3 i København. Aarhus Kommune har i særskilt dispensationsansøgning til Økonomi- og Indenrigsministeriet rejst dette spørgsmål.

Aarhus Kommunes andel af merudgifterne til anlæg af Aarhus Letbane udgør 331 mio. kr. (2014-priser). Aarhus Kommune ønsker mulighed for at lånefinansiere disse fuldt ud. På baggrund heraf skal kommunen derfor anmode om, at det i bemærkningerne til loven indarbejdes, at Økonomi- og Indenrigsministeriet er indstillet på at give Aarhus Kommune lånedispensation på 85 % af kommunens samlede anlægsindskud i Aarhus Letbane. En sådan låneadgang vil svare til den adgang til lånefinansiering, som kommunerne i Ring 3-letbanen har fået (jf. L65 - Lov om letbane på Ring 3).

Den kommende drift af Aarhus Letbane varetages af selskabet Aarhus Letbane Drift I/S (ALD), som er ejet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland i fællesskab (50-50). ALD's udgifter til driftsanlæg (rullende materiel, kontrol- og vedligeholdescenter m.v.) forventes på baggrund af det afsluttede udbud at udgøre i alt 1,4 mia. Med henblik på at sikre en robust økonomi for det nystiftede driftsselskab anmodes om, at der i bemærkningerne til lovforslaget gives mulighed for dispensation til låntagning med en maksimal løbetid på op til 40 år til de driftsrelaterede anlægsinvesteringer – også dette svarende til de vilkår, som er gældende for det kommende Ring 3-projekt (jf. L65 - Lov om letbane på Ring 3.)



Transportministeriet skal hertil bemærke, at Økonomi- og Indenrigsministeriet den 6. oktober 2014 har svaret på Aarhus Kommunes henvendelse om dispensation fra lånevilkårene som følge af letbanens fordyrelse på ca. 700 mio. kr. Transportministeriet har tilpasset lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med Økonomi- og Indenrigsministeriets svar, således at der er indsat et nyt afsnit 4 om kommunal og regional låntagning til Aarhus Letbane.

Aarhus Kommune ønsker, at § 1, stk. 4 i den gældende lov om, at interessenterne kan ændre selskabets navn genindsættes.

Transportministeriet har ikke fundet det nødvendigt at lovgive om dette. Det vil være op til de to interessenter i fælleskab at beslutte eventuelle ændringer af selskabets navn, herunder i forbindelse med en eventuel sammenlægning af Aarhus Letbane I/S og drifts- og infrastrukturselskabet, jf. den foreslåede bestemmelse i § 14 a.

Aarhus Kommune finder, at § 5 om at Aarhus letbane I/S skal ledes af en bestyrelse og direktion bør udgå. Kommunen mener, at det bør stå interessenterne frit for at aftale, hvilken ledelse interessentskabet skal have.

Transportministeriet finder det vigtigt, at ledelsesformen er fastlagt i loven. Samme model er desuden valgt i de øvrige letbaneselskaber.

Aarhus Letbane I/S ønsker, at der foretages nogle justeringer i den gældende lovs bemærkninger, bl.a. om muligheden for at køre gods på letbanen og hvilke regler, der i givet fald vil finde anvendelse.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det ikke er muligt at ændre i en lovs bemærkninger uden at ændre i selve lovteksten.

Transportministeriet skal endvidere understrege, at det i forbindelse med projekteringen af letbanen i Aarhus hele tiden har været lagt til grund, at letbanen skulle kunne trafikeres med godstog.

Det skal for god ordens skyld oplyses, at der i forbindelse med 4. jernbanelovpakke muligvis vil blive åbnet op for, at der lejlighedsvis kan køre godstog på en letbane.

Aarhus Letbane I/S anfører, at det bør præciseres enten i loven eller i tilknytning til den politiske aftale om at afsætte 54 mio. kr. til hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa, at de nuværende midler er afsat i forhold til nuværende anlæg ekskl. større omformerstationer samt tilpasning af køreledningsanlæg i overhalingsspor i Trustrup.

Transportministeriet skal hertil anføre, at behovet for større omformerstationer må være en del af elektrificeringsprojektet. For så vidt angår tilpasning af



køreledningsanlæg vil Banedanmark undersøge dette nærmere. Der vil fra statslig side ikke blive afsat yderligere midler til hverken hastighedsopgraderingen eller til elektrificeringen.

Side 8/8

3. Lovforslaget

Lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

Derudover er der foretaget andre mindre justeringer i lovforslaget.