

NOTAT

Dato 13. januar 2016
J. nr. 2015-4655

Høringsnotat vedr. L 102 Forslag til lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S og lov om trafikelskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden mv.)

1. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til Forslag til Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S og lov om trafikelskaber blev den 23. oktober 2015 sendt i høring hos Advokatsamfundet, Albertslund Kommune, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Danske Advokater, Brøndby Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk byggeri, Dansk cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap forbund, Danske handicaporganisationer, Dansk jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Regioner, DI Transport, DSB, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund, Friluftsrådet, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Herlev Kommune, Hovedstadens Letbane I/S, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Håndværksrådet, Ishøj Kommune, KL, Landsorganisationen i Danmark, Lyngby-Taarbæk Kommune, Movia, NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik, Region Hovedstaden, Rigsrevisionen, Rødovre Kommune, Trafikelskaberne i Danmark og Vallensbæk Kommune.

Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 23. november 2015. Transport- og Bygningsministeriet har modtaget 20 høringssvar, som er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Transport- og Bygningsministeriet har modtaget høringssvar fra:

- Brøndby Kommune
- Dansk Erhverv
- Danske Handicaporganisationer
- Dansk Industri
- Dansk Ledningsejerforum
- Dong Energy
- DSB
- Energinet DK



- Friluftsrådet
- Gladsaxe Kommune
- Glostrup Kommune
- Herlev Kommune
- HMN Naturgas
- Hovedstadens Letbane I/S
- Lyngby-Taarbæk Kommune
- Movia
- Region Hovedstaden
- Rigsrevisionen
- Rødovre Kommune
- Et fælles høringssvar fra 10 kommuner samt Region Hovedstaden

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra de indkomne høringssvar.

Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført i kursiv.

2. Høringssvarene

Dansk Erhverv og Rigsrevisionen har oplyst, at udkastet til lovforslag ikke har givet dem anledning til at komme med bemærkninger.

Hastigheder for biltrafikken på Ring 3

Brøndby Kommune anfører, at de grundlæggende er uenige i, at hastigheder behandles i lovforslaget.

Transport- og Bygningsministeriet har lagt afgørende vægt på, at den samlede tværgående trafik i regionen og dermed fremkommeligheden i den samlede hovedstad, kan fastholdes på et højt niveau - også efter letbanens etablering, - af hensyn til befolkningens mobilitet og dermed udnyttelsen af områdets potentialer og for at sikre områdets nuværende og fremtidige vækstmuligheder. Samfundets investeringer i infrastruktur bør udnyttes bedst muligt.

På den baggrund er de forudsatte hastighedsnedsættelser forud for udarbejdelsen af lovforslaget blevet vurderet på ny, herunder hvilke der kan begrundes ud fra hensynet til anlægget af letbanen. Forslaget til anlægslov skal således alene behandle de hastighedstilpasninger, der er nødvendige af hensyn til at kunne anlægge letbanen som forudsat teknisk og økonomisk.

Transport- og Bygningsministeriet har præciseret lovforslaget, således at det klart fremgår, at lovforslagets bilag indeholder en oversigt over de hastigheder, som Ring 3 dimensioneres til, samtidig med at vejen skal rumme en letbane.

Konkrete ønsker om afvigelser fra den dimensionerede hastighed vil herefter frem mod projektets åbning skulle behandles efter de procedurer, der er fastlagt herfor i vejloven og i færdselsloven mm.



Herlev Kommune ønsker hastigheden fastsat til 50 km/t gennem Herlev.

Transport- og Bygningsministeriet kan oplyse, at Herlev Kommunes ønske har været drøftet mellem kommunen og Vejdirektoratet med Hovedstadens Letbane som observatør.

Det er på baggrund af disse drøftelser Hovedstadens Letbane og Vejdirektoratets vurdering, at fremtidige snævre vejforhold samt snævre nabobebyggelsesforhold som følge af letbaneprojektets arealkrav kun gør sig gældende på den centrale strækning mellem Herlev Hovedgade og Hjortespringvej på Herlev Ringvej, og at det således alene er på denne delstrækning, at en hastighedsnedsættelse kan begrundes ud fra hensynet til letbanen.

Vejdirektoratet har således også accepteret, at der etableres smallere vognbaner og fastsættes en lavere hastighedsbegrænsning på denne strækning under forudsætning af, at hastigheden på den resterende strækning gennem Herlev Kommune fastholdes på 70 km/t.

Gladsaxe Kommune ønsker, at kommunerne som vejmyndigheder, efter en forudgående høring af Vejdirektoratet og andre berørte vejmyndigheder, gives øgede muligheder for langs Ring 3 at afvige fra de generelle hastighedsgrænser.

Lovforslaget om letbanen på Ring 3 er bilagt en oversigt over de hastigheder, som Ring 3 dimensioneres til samtidig med, at vejen skal rumme en letbane. Eventuel justering af disse hastigheder må herefter frem mod letbanens åbning håndteres efter de normale procedurer, som indebærer at de forskellige vejmyndigheder drøfter ønskerne.

To statslige projekter med tilknytning til letbanen

Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, bestyrelsen for Hovedstadens Letbane I/S samt det fælles kommunale høringsvar, anfører, at de lægger vægt på, at henholdsvis udbygningen af Glostrup Station og flytningen af Herlev Stationer, herunder at der i lovforslaget bør refereres til projekternes afgørende betydning for letbanen.

Transport- og Bygningsministeriet har tilrettet lovforslaget, således at begge projekter er nævnt i lovforslagets bemærkninger. Transport- og Bygningsministeriet skal understrege:

- *at det med politisk aftale af 12. juni 2014 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om Metro, letbane, nærbane og cykler er besluttet at afsætte 9 mio. til et beslutningsgrundlag for udbygning af Glostrup Station samt at afsætte 4 mio. kr. til at udarbejde et beslutningsgrundlag, der belyser mulighederne for at flytte Herlev Station til en placering tættere på Ring 3 Letbanen.*
- *at begge projekter dermed er på undersøgelsesstadiet,*
- *at der endnu ikke er truffet beslutning om at gennemføre disse projekter og ikke er afsat finansiering hertil samt*



- *at projekterne ikke er en del af letbaneprojektet.*

Side 4/10

DSB anfører, at såfremt anlægsarbejdet indebærer sporspæringer på S-banen og for Glostrups vedkommende også på fjernbanen, må det forudsættes, at sporspæringerne etableres efter forudgående aftale med DSB og i henhold til de af Banedanmark fastsatte varslingsterminer.

Transport- og Bygningsministeriet forudsætter i givet fald, at både DSB og Banedanmark på behørig vis vil blive inddraget i planlægningen af nødvendige sporspæringer.

Genhusning og støjgrænser

Brøndby Kommune forudsætter, at det i alle tilfælde er Hovedstadens Letbane I/S, der afholder samtlige udgifter i forbindelse med en eventuel genhusning, jf. lovforslagets § 3 f.

Transport- og Bygningsministeriet kan bekræfte, at det vil være tilfældet.

Herlev Kommune bemærker, at økonomien i en kompensationsordning efter lovforslagets § 3 f bør belyses.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil bemærke, at bestemmelserne om kompensation kun vil finde anvendelse, hvor det kan godtgøres, at håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljøretlige regulering vil medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget i forhold til de forudsætninger for anlæg og tidsplan, der er lagt til grund for projektet. Det er yderligere en forudsætning for anvendelse af bestemmelsen:

- *at anlægsarbejderne medfører en så kraftig støjpåvirkning af et større antal boliger, at den naboretlige tålegrænse er overskredet,*
- *at det er et anlægsprojekt af længere varighed, end det er normalt for anlægsarbejder, og at anlægsarbejderne er "stationære", dvs. at de ikke på samme måde som ved anlæg af vej eller jernbane "flytter sig" langs strækningen, efterhånden som arbejderne skrider frem,*
- *at der arbejdes i snævre byrum, flere steder facade til facade og*
- *at den daglige arbejdstid udvides til at omfatte aften- og/eller natarbejde*

På den baggrund er det ikke muligt på forhånd at beregne økonomien i eventuel kompensationsordning.

Herlev Kommune ønsker at få oplyst om der vil være tale om anvisning af midlertidige eller permanente boliger til genhusning og om det vil være regler tilsvarende byfornyelseslovens § 62, der vil være gældende ved anvisning.

Transport- og Bygningsministeriet kan oplyse, at det fremgår af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i § 3 f, stk. 2, at der er tale om midlertidig genhusning. Det kan endvidere oplyses, at byfornyelseslovens § 62 ikke finder direkte anvendelse. Såfremt det bliver nødvendigt at tage bestemmel-



sen om genhusning i anvendelse vil Hovedstadens Letbane I/S lave konkrete aftaler med de pågældende kommuner om procedurerne for anvisning af boliger.

Lyngby-Taarbæk Kommune anfører, at de har forstået det således, at bestemmelserne om kompensation kun skal tages i brug såfremt der er brug for at sikre projektets fremdrift. Hovedstadens Letbane I/S foreslår, at det tydeliggøres, at anvendelse af en støjhåndteringsplan er den primære fremgangsmåde, og at den foreslåede hjemmel til ministeren til at fastsætte støjgrænser kan betragtes som en tilbagefaldsmulighed

Transport- og Bygningsministeriet kan bekræfte, at bestemmelserne om støjgrænser og kompensation kun vil blive taget i brug såfremt en håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljølovgivning vil medføre enten en væsentlig fordyrelse eller en væsentlig forsinkelse af anlægget. Lovforslagets bemærkninger til § 3 f er uddybet således, at det understreges endnu tydeligere, at bestemmelserne kun vil finde anvendelse i helt særlige og ekstraordinære situationer.

Ledningsomlægninger

Dansk Ledningsejerforum, Dong Energy, Energinet DK, HMN Naturgas anfører, at projektet ikke er ordentlig udredt samt at ledningsarbejderne burde finde sted parallelt med anlægsarbejderne.

Desuden anfører de – på baggrund af, at det fremgår af den gældende lov § 4, stk. 2, at endelig beslutning om at gennemføre anlægget af letbanen først træffes efter, at udbudsprocessen er afsluttet – at de, såfremt projektet opgives efter udbudsprocessen er afsluttet, forbeholder de sig ret til erstatning, for de ledningsomlægninger, som i mellemtiden måtte være foretaget uden grund. Hovedstadens Letbane har vurderet, at det drejer sig om ledningsarbejder for op imod 500 mio. kr.

Transport- og Bygningsministeriet har på baggrund af ledningsejernes høringssvar tilrettet lovforslagets bemærkninger, således, at det fremgår, at igangsætning af ledningsomlægningerne udskydes til foråret 2017, når ejerne – på grundlag af resultatet af udbudsprocessen - har truffet endelig beslutning om gennemførelsen af letbaneprojektet.

Det sker for at Hovedstadens Letbane I/S og dets ejere ikke risikerer at skulle bære en omkostning på omkring 500 mio. kr., hvis interessenterne mod forventning skulle vælge at opgive projektet efter at udbudsprocessen er afsluttet. Det er således vurderingen, at ledningsejernes krav om erstatning i givet fald vil være velbegrundet, da betingelserne for at anvende gæsteprincippet ikke vil være opfyldt i en situation, hvor projektet ikke gennemføres.



Efter udbudsprocessens afslutning vil ledningsejernes planlægning og projektering kunne koordineres med anlægsentreprenørernes detailprojektering efter kontraktindgåelse, hvorefter ledningsomlægningerne vil kunne igangsættes i begyndelsen af 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.

Udskydelsen af ledningsomlægningerne vil forsinke letbaneprojektet, således at det må forventes, at åbningen af banen først kan ske i 2023 med risiko for forlængelse til 2024.

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.

Denne risiko vurderes at være væsentlig mindre end ved allerede at igangsatte ledningsomlægningerne før udbudsprocessen. Den øgede risiko vil endvidere kunne holdes inden for de afsatte reserver, og vil i den videre proces blive søgt reduceret mest muligt.

Dansk Ledningsejerforum, Dansk Industri, Dong Energy, Energinet DK, HMN Naturgas anfører, at når gæsteprincippet finder anvendelse, er det ganske store beløb, som ledningssejerne skal bruge på ledningsomlægninger og derfor er det afgørende, at det beløb, der angives i lovforslaget, er i overensstemmelse med de forventede udgifter for ledningsejerne. De anfører, at ledningsomlægninger, der skal finde sted efter gæsteprincippet i forbindelse med anlæg af letbanen på Ring 3, vil overstige 1 mia. kr.

Transport- og Bygningsministeriet har anmodet Hovedstadens Letbane I/S om at genoverveje det i lovforslaget angivne beløb på 750 mio. kr. Hovedstadens Letbane I/S vurderer fortsat, at de skønnede omkostninger på 750 mio. kr. er et realistisk bud på omkostningerne, men at skønnet er behæftet med usikkerhed.

Med henblik på at afklare disse spørgsmål har Transport- og Bygningsministeriet besluttet at nedsætte et hurtigt arbejdende udvalg med deltagelse af Vejdirektoratet (formand), ledningsejerne, Hovedstadens Letbane, Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet. Resultaterne af udvalgets arbejde forventes afleveret til Transport- og Bygningsministeriet senest 1. februar 2016, så det kan indgå i Folketingets behandling af lovforslaget.

Transport- og Bygningsministeriet har på den baggrund tilrettet bemærkningerne til lovforslagets således, at det fremgår, at der er tale om et skønnet beløb, som er behæftet med usikkerhed.



Dansk Ledningsejerforum anfører, at det er ledningsejernes opfattelse, at anlægsmyndigheden på sædvanligvis må forestå den nødvendige koordinering, der er en forudsætning for, at ledningsejerne kan udføre de ledningsomlægninger, der er nødvendiggjort som følge af projektet.

Transport- og Bygningsministeriet er helt enig i denne betragtning og har tilføjet dette i lovforslagets bemærkninger.

Trafikale gener i anlægsfasen, herunder for busser

Dansk Industri understreger, at det bør sikres, at generne i anlægsfasen minimeres mest muligt, herunder, at virksomhederne i de berørte områder informeres om generne i god tid.

Hovedstadens Letbane I/S vil i hele anlægsfasen sørge for, at de beboere, virksomheder m.fl. som bliver påvirket af anlægsarbejdet i god tid inden arbejdet påbegyndes, bliver informeret herom.

Movia finder, at lovforslagets bemærkninger om fremkommelighed under anlægsfasen bør justeres således, at buspassagerer nævnes på lige fod med fodgængere og cyklister. Gladsaxe Kommune fremhæver behovet for, at der i anlægsfasen tages et særligt hensyn til afvikling af busdriften.

Transport- og Bygningsministeriet har tilrettet lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med Movias forslag.

Diverse miljøforhold

Friluftsrådet anfører, at der bør sikres de størst mulige hensyn til arealer med fredskov.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil anføre, at lovforslagets bemærkninger er blevet justeret, således at det nu fremgår, at arealer med fredskov, som varigt inddrages til projektformål erstattes med genplantning af skov i forholdet 1:2, så vidt muligt i nærheden af projektområdet.

Friluftsrådet er bekymret over fjernelse af muligheden for at klage over en kommunal eller en statslig myndigheds afgørelse i henhold til lov om naturbeskyttelse.

Transport- og Bygningsministeriet har af hensyn til anlægsprojektets fremdrift, og fordi projektet passerer igennem 8 kommuner fundet det nødvendigt at indsætte bestemmelsen om fjernelse af den normale klageadgang.



Brøndby Kommune mener, at der er en uoverensstemmelse i beskrivelsen af CO₂ konsekvenserne i lovforslaget.

Transport- og Bygningsministeriet bemærker, at Letbanen på Ring 3 giver anledning til en betydelig udvidelse i antallet af rejser med den kollektive trafik, som ligger ud over den overflyttede trafik fra bus og bil. Samlet betyder det at CO₂ udledningen pr. passagerkilometer bliver mindre, uanset at udledningen af CO₂ fra produktionen af el til drift af letbanen bliver marginalt større end CO₂-besparelsen fra reduktionen i bil- og bustransport, som følge af letbanen.

Region Hovedstaden anfører bl.a., at regionen forudsætter, at eventuelle udgifter, forbundet med at transport- og bygningsministeren overtager kompetencen efter lov om forurennet jord, afholdes af transport- og Bygningsministeriet. Rødovre Kommune anfører, at lovforslaget kan komme i konflikt med den godkendte "Fælles jordhåndteringsplan for Letbanen på Ring 3". Gladsaxe Kommune bemærker, at muligheden for at efterlade restforureninger forudsætter en konkret vurdering i forhold til betydningen af grundvandsinteresser.

Transport- og Bygningsministeriet skal hertil anføre, at bestemmelsen om, at transport- og bygningsministeren overtager kompetencen efter lov om forurennet jord, udgår af lovforslaget. Årsagen hertil er, at Transport- og Bygningsministeriet har været i dialog med Miljøstyrelsen om bestemmelsen, og på den baggrund vurderes det, at der ikke kan opnås, det ønskede med bestemmelsen.

Det er herefter Transport- og Bygningsministeriets forventning, at både Region Hovedstaden og kommunerne vil indgå i en konstruktiv dialog med Hovedstadens Letbane I/S om håndteringen af jord, således at sagsbehandlingen af disse sager kan foregå på en smidig måde, så projektet ikke forsinkes pga. sager om jord. Det er ligeledes forventningen, at den fælles jordhåndteringsplan kan videreudvikles og danne grundlag for den fortsatte konstruktive dialog om dette emne. Det må således forventes, at Hovedstadens Letbane I/S i god tid inden der skal håndteres flytning af jord, har sørget for at indhente de fornødne tilladelser.

Rødovre Kommune anfører, at Harrestrup Å ikke er indtegnet på kortbilaget.

Transport- og Bygningsministeriet har ændret på bilag på 2, så Harrestrup Å fremgår af kortbilaget.

Fælles gravekontor

Gladsaxe Kommune og Herlev Kommune foreslår, at der med lovforslaget skabes hjemmel til, at kommunerne kan overdrage myndighedsansvar til kommunernes fælles gravekontor. Rødovre Kommune anfører, at det fælles gravekon-



tor fortsat skal håndtere dialogen med graveaktørerne og koordineringen af trafikafviklingen, men at myndighedskompetencen skal forblive hos de enkelte kommuner.

Transport- og Bygningsministeriet har ikke indsat en bestemmelse om et fælles gravkontor, idet det ikke har været et udtalt ønske fra kommunernes side at kunne afgive myndighedskompetence på dette område. Det skal dog understreges, at det fælles gravkontor fortsat kan varetage dets nuværende opgaver.

Ekstern kvalitetssikring af anlægsøkonomien

Lyngby-Taarbæk Kommune og Herlev Kommune forudsætter, at resultatet af den eksterne kvalitetssikring af anlægsøkonomien kommer til at indgå i det endelige lovforslag.

Transport- og Bygningsministeriet har tilføjet følgende passus til lovforslagets bemærkninger om økonomiske konsekvenser for det offentlige: ”Den eksterne kvalitetssikring har konkluderet, at der ikke er vægtige grunde til, at projektet ikke kan gennemføres. Desuden har Hovedstadens Letbane I/S på baggrund af den eksterne kvalitetssikring og en ændret strategi for ledningsomlægninger vurderet, at åbningen af letbanen først vil ske i 2023 – med risiko for forlængelse til 2024.”

Letbanen og passagerer med handicap

Dansk Handicapforbund og Gladsaxe Kommune påpeger vigtigheden af at inddrage hensyn til tilgængelighed såvel som sikkerhed i forbindelse med valg af togmateriel og udformning af stationer

Transport- og Bygningsministeriet kan oplyse, at projektet vil gennemgå en fornyet vurdering af tilgængeligheden for at sikre, at handicappede vil være i stand til at orientere sig, bevæge sig på langs og på tværs af anlægget, samt komme frem til letbanestationerne på en sikker måde.

Dansk Handicapforbund anfører, at der bør etableres ledelinjer med tilhørende opmærksomhedsfelter mellem perroner og andre togforbindelser og busholdepladser i overensstemmelse med anvisningerne i Færdselsarealer for alle.

Transport- og Bygningsministeriet kan oplyse, at ledelinjer mellem letbanestationerne og andre kollektive transportformer ikke en del af letbaneprojektet.

3. Lovforslaget

Lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med det ovenfor anførte.



Derudover er der foretaget andre mindre justeringer i lovforslaget.

Side 10/10