

Undersøgelse

# Vedrørende Region Syddanmarks eventuelle involvering i letbaneprojektet i Odense

Marts 2012

<b>1.</b>	<b>STATUS FOR LETBANEPROJEKTET I ODENSE</b>	<b>3</b>
1.1.	BESLUTNINGEN	3
1.2.	FORUNDERSØGELSE	3
1.3.	NETVÆRKETS FØRSTE ETAPE	4
1.4.	OVERORDNEDE MÅL FOR ETABLERING AF LETBANE	4
1.5.	INTERN ORGANISERING	5
1.6.	SELSKABSKONSTRUKTION	5
1.7.	IGANGVÆRENDE ARBEJDE	6
<b>2.</b>	<b>LETBANEPROJEKTET OG REGIONAL UDVIKLING</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>LETBANEN OG DEN ØVRIGE KOLLEKTIVE TRAFIK</b>	<b>8</b>
3.1.	BEREGNINGSMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER	8
3.1.4.	Driftsomfang	9
3.2.	BEREGNINGER	10
3.3.	PASSAGERSTRØMME	11
3.4.	OPSUMMERING	12
<b>4.</b>	<b>ORGANISERINGS- OG FINANSIERINGSMODELLER</b>	<b>13</b>
4.1.	OFFENTLIG REFERENCEMODEL	13
4.2.	OPP-LIGHT	14
4.3.	OPP	15
<b>5.</b>	<b>LIKVIDITETSPÅVIRKNING</b>	<b>17</b>
5.1.	ODENSE LETBANEPROJEKT	17
5.1.2.	Finansiering	17
5.2.	LÅNEBEKENDTGØRELSEN	18
5.2.1.	Låneadgang	18
5.2.2.	Deponering	18
5.2.3.	Garantistillelse	19
5.3.	GENERELT OM REGIONAL MEDFINANSIERING	19
5.3.1.	Århus Letbane	19
5.3.2.	Ring 3-projektet	19
5.3.3.	Region Syddanmark og investeringstilskud til Odense Letbane	20
5.3.4.	Region Syddanmark og løbende tilskud til Odense Letbane	20
<b>6.</b>	<b>REGIONALT ENGAGEMENT I ANLÆG AF 1. ETAPE AF LETBANEN I ODENSE</b>	<b>20</b>
6.1.	EJERSKAB AF INFRASTRUKTURELSKAB	20
6.2.	SCENARIER FOR REGIONALT ENGAGEMENT I ANLÆG AF LETBANE	21
<b>7.</b>	<b>KONKLUSION</b>	<b>22</b>
	<b>KILDEFORTEGNELSE</b>	<b>23</b>

# 1. Status for letbaneprojektet i Odense

## 1.1. Beslutningen

I 2008 principbesluttede Odense Byråd at etablere en letbane i Odense. Beslutningen spiller sammen med øvrige politiske beslutninger om at gøre Odense mere bæredygtig og forbedre den kollektive trafik. Derudover er letbanen en vigtig brik i den samlede strategi for at styrke Odense som regionalt vækstcenter.

Efter en grundig forundersøgelse i 2010 besluttede Odense Byråd i februar 2011:

- Letbanens linjenet med to linjer i et H
- At første etape skal gå fra Tarup gennem bymidten til Odense Banegård Center, Campus Odense og Hjallesø Station
- At borgmesteren bemyndiges til at forhandle om statslig medfinansiering og til at undersøge mulighederne for finansiering af kommunens egen andel
- At der skal udarbejdes VVM-redegørelse for første etape, at der skal udarbejdes en sammenhængende strategi for byomdannelse og ske forberedelse af udbud mv.
- At frigive 9 mio. kr. til gennemførelse af VVM-arbejdet.

## 1.2. Forundersøgelse

Der er gennemført en grundig forundersøgelse af letbanepotentialet i Odense. Forundersøgelsen består af tre spor:

- Et spor med henblik på fastlæggelse af linjeføring, bypotentiale og merværdi ved etablering af en letbane eller andre højklassede alternativer. (Udarbejdet af Juul/Frost arkitekter)
- Et teknisk spor med henblik på estimering af anlægs- og driftsøkonomi, brugerpotentialet og samfundsøkonomi. (Udarbejdet af Grontmij Carl Bro, Atkins, Incentive Partners og COWI)
- Et spor med henblik på fastlæggelse af de mest hensigtsmæssige organiserings-, finansierings- og udbudsstrukturer samt beregning af den kommunale likviditet. (Udarbejdet af PWC)

Forundersøgelsen indeholder klare anbefalinger til fastlæggelse af linjeføring og tydeliggørelse af bypotentialet og merværdi ved etablering af en letbane. Som led i forundersøgelsen er der endvidere sket en vurdering af forventet anlægs- og driftsøkonomi, vurdering af brugerpotentiale, samfundsøkonomi og kommunal økonomi.

Den gennemførte forundersøgelse peger entydigt på, at etablering af en letbane i Odense kan være medvirkende til at skabe en bæredygtig by, ligesom en letbane kan medvirke til at sammenbinde byen på tværs af byområder. Letbanen kan endvidere være med til at "knække kurven" for den offentlige servicetrafik i Odense på et økonomisk og miljømæssigt bæredygtigt grundlag.

Konklusionen hviler på en række forudsætninger, om bl.a. trafikvækst, statslig medfinansiering mv. For at sikre robusthed i projektet er der foretaget en række følsomhedsanalyser. Disse analyser viser, at projektet er robust.

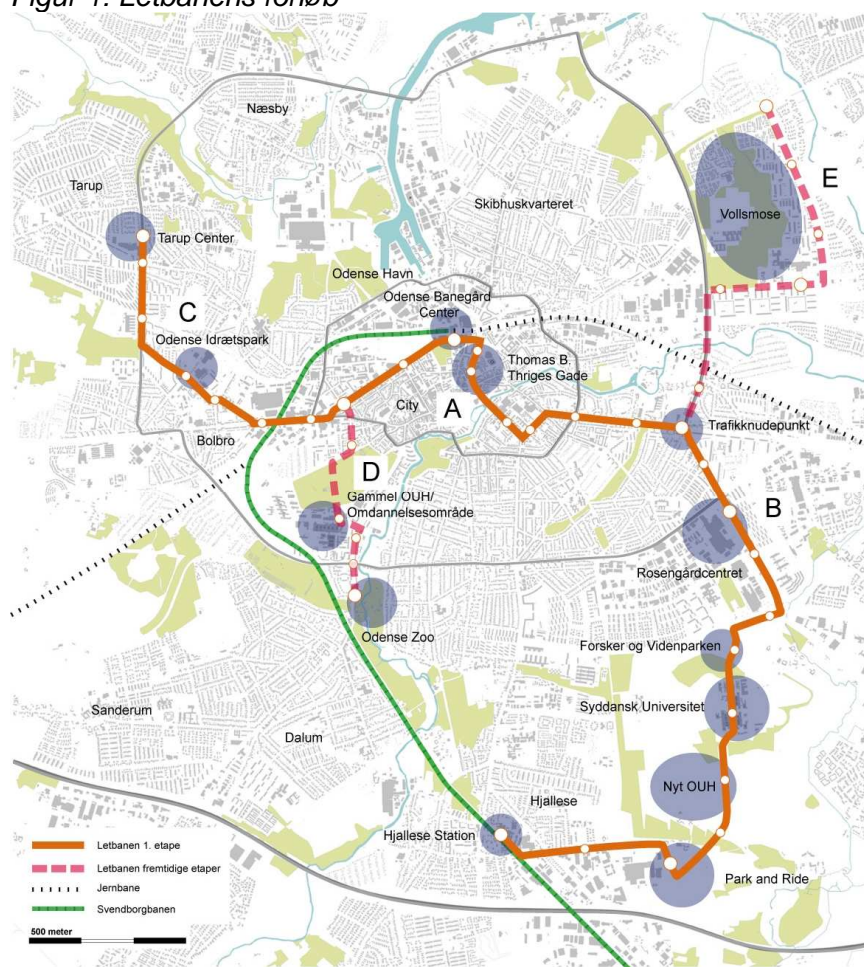
### 1.3. Netværkets første etape

Første etape er fastlagt som strækningen fra Tarup via Bolbro til Vesterbro gennem midtbyen til Campus med SDU og Nyt OUH og til Hjallesø Station. Strækningen er 14,5 km lang og forventes at have 23.000 daglige påstigninger. Hvis første etape mod forventning ikke kan være fuldt færdig i 2020, prioriteres infrastrukturen mellem banegården og nyt OUH først, så betjening af nyt OUH sikres.

Inden for 5 minutters gang til et standsningssted vil letbanen på netværkets første etape betjene:

- 35.000 beboere
- 33.000 arbejdspladser
- 23.000 uddannelsespladser

Figur 1: Letbanens forløb



### 1.4. Overordnede mål for etablering af letbane

Følgende mål er præciseret for etablering af en letbane i Odense:

- Skabe en mere bæredygtig by og understøtte mere liv i bymidten.
- Knytte Nyt OUH, SDU og Cortexpark sammen med bymidten og understøtte udveksling og synliggørelse af Odense som videnby.

- Knytte bymidten og de omkringliggende boligområder og bydele bedre sammen og skabe grundlag for fortætning, byomdannelse og nye kvaliteter omkring letbanens standsningssteder.
- Skabe en attraktiv sammenhæng mellem tog, regionale og lokale busser og letbane, så flere rejser fra bolig til arbejde, eller uddannelse kan ske med kollektiv trafik i høj kvalitet.
- Udnytte, at Odense og København "kommer tættere på hinanden" i 2018, hvor rejsetiden i tog bliver en time mellem de to store byer.
- Holde fokus på de sunde transportformer gang, cykling og kollektiv trafik og give bilisterne alternative tilbud.

50.000 mennesker pendler dagligt over Odenses kommunegrænse, og presset på infrastrukturen i Odense vil stige i de kommende år. En velfungerende infrastruktur i Odense kan øge tilgængeligheden i hele regionen og være afgørende for at fastholde og tiltrække virksomheder, studerende og forskning, for at styrke turismen og bidrage til vækst og nye arbejdspladser.

Odense indgår i aksen af danske storbyer – Århus, Odense og København - og er med sin geografiske placering i midten afgørende for at binde Danmark sammen. Øget tilgængelighed ved knudepunkter er forudsætningen for vækst i hele Danmark, og letbanen i Odense vil bl.a. bidrage til bedre sammenhæng med såvel det nationale toget som det regionale bl.a. til Svendborgbanen. Dette flugter samtidig med Transportministeriets ambition om at flere skal have direkte adgang til banenettet i Danmark.

## 1.5. Intern organisering

Internt i Odense Kommune er arbejdet med Odense letbane organiseret med en tværgående bygherreorganisation forankret i Bystrategisk Stab med deltagere fra Borgmesterforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen og reference til Økonomiudvalget og byrådet.

Transportministeriet indgår i en styregruppe for projektet sammen med stadsdirektør Jørgen Clausen (formand) og Konstitueret Direktør for By- og Kulturforvaltningen Henrik Lumholdt. Styregruppen udvides nu endvidere med direktøren for Fynbus. Myndighedsopgaven varetages af By- og Kulturforvaltningen med reference til By- og Kulturudvalget og byrådet.

## 1.6. Selskabskonstruktion

Etablering af en letbane er en kompleks proces, der kræver sammentænkning af en lang række forhold. Ud over etablering af den nødvendige infrastruktur i form af banelegemer, ledningsføring, signalanlæg, stationer mv. er der en række øvrige elementer, som skal håndteres. Herunder særligt tilvejebringelse af rullende materiel (letbanevogne), vedligehold af infrastruktur og rullende materiel samt ikke mindst den daglige drift af letbanen. Derudover skal der arbejdes med, hvordan letbanens potentialer som bylivsgenerator udnyttes bedst muligt.

### 1.6.1. Finansielle og retlige forudsætninger

Der er identificeret en række rammebetingelser for etablering af et letbaneprojekt i Odense. Rammebetingelserne opstiller forudsætninger af betydning for projektets realisering og knytter sig primært til FynBus' rolle, den kommunale lånebekendtgørelse samt Statens muligheder for deltagelse i et fremtidigt infrastrukturselskab (herunder mulighederne for statslig medfinansiering)

Mulighederne og forudsætningerne for en fremtidig involvering af FynBus og Staten er af helt afgørende betydning for, hvordan projektet kan organiseres og finansieres.

Det er lagt til grund:

- At der ved særlovgivning oprettes et statsligt/kommunalt infrastrukturselskab, hvorigennem Odense Kommune automatisk opnår låneadgang til investeringer i infrastruktur.
- At Staten medfinansierer de forventede investeringer i infrastruktur med 50 %.
- At Odense Kommune gennem infrastrukturselskabet opnår låneadgang til indkøb af det rullende materiel, men selv afholder den løbende betaling til renter, afdrag, vedligehold mv.
- At lov om trafiksselskaber ændres således, at FynBus får hjemmel til at drive og udbyde driften af en kommende letbane.

Odense Kommune gennemfører i øjeblikket en VVM-vurdering i samarbejde med staten, der har givet et bidrag på 4 mio. kr. til dette forberedende arbejde. Derudover er der løbende dialog med staten i forhold til næste fase af projektet og indfrielse af rammebetingelserne for gennemførelse af projektet.

Det fælles statslige/kommunale infrastrukturselskab ønskes organiseret efter samme form som letbanen i Aarhus Kommune. Dermed ønsker Odense Kommune at Odense Letbane bliver organiseret ved partnerskab mellem Staten, Odense Kommune og Region Syddanmark.

Lovgrundlaget for Aarhus Letbane er p.t. til behandling i Folketinget. Lovgrundlaget indeholder forslag om etablering af Aarhus Letbane som et interessentskab (I/S), med delt ejerskab mellem Aarhus Kommune (47.2 %), Transportministeriet (47.0 %) og Region Midtjylland (5.8 %). Lovforslaget fastlægger, at den nødvendige investeringssum til anlæg, samt fordelingen af den finansielle byrde, skal indskydes af alle ejere ved oprettelse af Aarhus Letbane I/S.

Da interessentskabet Aarhus Letbane udelukkende har til formål at anlægge letbanen, opløses selskabet når anlæggelsen er fuldført. Letbanen bliver af selskabets bestyrelse overdraget til et nyt drifts- og infrastrukturselskab igen i form af et interessentskab, der ejes af kommunen og regionen. Dette selskab står for indkøb af letbanemateriel, hvorfor der på ny skal foretages indskud til drift og vedligeholdelse af letbanen. Driftsselskabet vil varetage driften af Odderbanen, Grenaa-banen og Aarhus Letbane.

## **1.7. Igangværende arbejde**

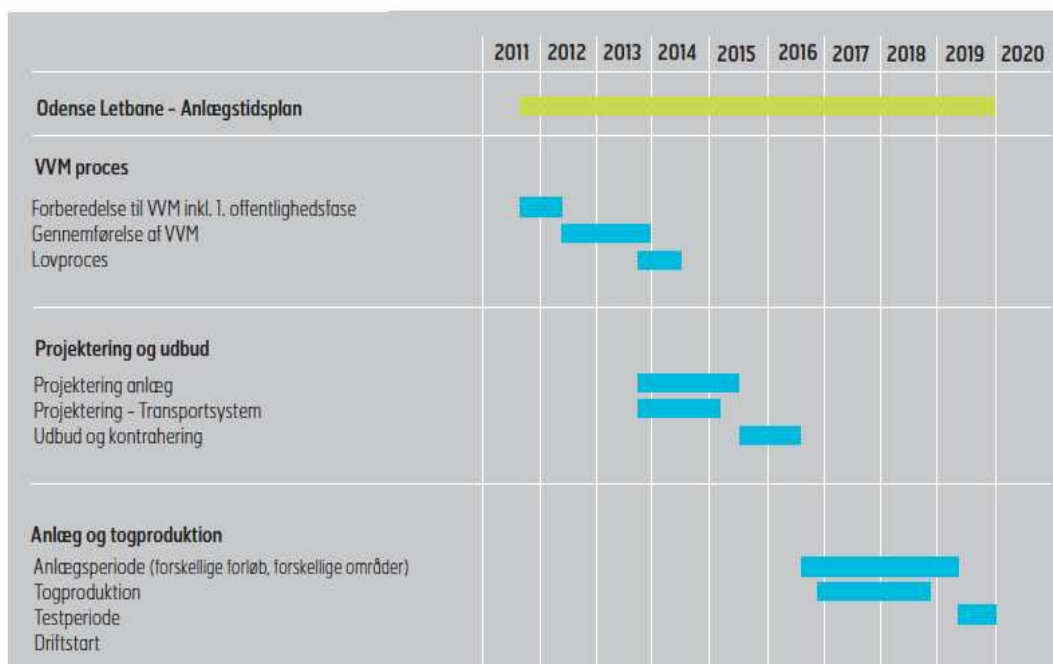
I december 2011 blev første offentlighedsfase af VVM-redegørelsen afsluttet, og de indkomne ideer og bemærkninger bliver nu behandlet.

Frem til 2013 skal projektet detaljeres og VVM-redegørelsen udarbejdes. Derudover skal der udarbejdes en sammenhængende strategi for byomdannelsen i relation til letbanen.

Teknisk Rådgivning og Bygherrerådgivning har været i EU-udbud og tilbuddene er under behandling. Rådgivningsopgaven omkring design- og visualisering af letbanen er i EU-udbud nu.



Figur 2: Anlægstidsplan



## 2. Letbaneprojektet og regional udvikling

Den regionale udviklingspolitik er fastlagt i den regionale udviklingsplan, der arbejder med det gode liv som vækstskaber for at understøtte bosætning, omstille og udvikle erhvervsstrukturen, hæve uddannelsesniveaet, gøre indsats mht. CO2-udledning og prioritere og udvikle infrastrukturen for at løfte mobiliteten i regionen og dermed gøre regionen mere attraktiv for tilflytning og investeringer.

Letbanen bidrager positivt til alle disse formål.

Infrastruktur og regional udvikling er tæt forbundet. En god infrastruktur øger mobiliteten og gør det lettere at komme på arbejde eller til en uddannelsesinstitution.

Generelt tillægger virksomhederne infrastrukturen stor betydning for, hvor de vælger at placere sig. I en undersøgelse i Region Syddanmarks vækstbarometer angiver de syddanske virksomheder, at transport og logistikforhold, er den vigtigste parameter, når de skal afgøre, hvor virksomheden skal placeres. Et eksempel på infrastrukturens betydning for placering af virksomheder er den københavnske metro. Her er der (mest tydeligt på Øresunds Boulevard) løbende placeret både boliger og virksomheder langs metroen.

Det planlagte Park and Ride stoppested ved motorvejen giver en hurtig adgang med letbanen mellem motorvejen og midtbyen. Det vil give virksomheder adgang til et større arbejdskraftopland og bidrage til at realisere formål om Odense som trækraft for udviklingen i et større virkningsområde i regionen.

Vidensinstitutioner af meget væsentlig regional betydning som det nye universitetshospital, Syddansk Universitet og forsker- og videnparken kommer alle til at ligge på første etape af

den nye letbane i Odense. Virksomheder, der beskæftiger sig med fx velfærdsteknologi, som er et af de tre satsningsområder i erhvervsstrategien, vil derfor kunne se deres fordel i at placere sig i nærheden af disse store kunder. Desuden vil formålet om at øge graden af offentligt-privat samspil mellem vidensinstitutioner og erhvervsliv i regionen blive positivt påvirket af en øget tilgængelighed.

En anden væsentlig faktor er at letbane, metro o.l. signalerer modernitet, urban infrastruktur og attraktivitet både for virksomheder og i forhold til bosætningen. Dvs. den urbane infrastruktur får byen til at fremstå som moderne og attraktiv storby. Dermed har den planlagte letbane en betydelig image- eller brand-værdi, der rækker ud over at transportere passagerer. Det er derfor meget sandsynligt, at det vil indvirke positivt mht. at tiltrække både nye borgere og virksomheder – og effekten vil forventelig være højere for vidensvirksomheder og vidensmedarbejdere, dvs. dem som den regionale erhvervsstrategi går ud på at fastholde og tiltrække flere af som et led i en omstilling af erhvervsstrukturen i regionen.

Letbanen forventes, at blive et attraktivt alternativ til bilen og vil dermed bidrage til en mere bæredygtig trafik i Odense og omegn. Det understøtter dermed regionens mål om at reducere udledningen af CO<sub>2</sub>.

Med den gode sammenhæng med både motorvej og togtrafik på Odense Banegård Center vil letbanen også give mindre trængsel og højere mobilitet i Odense. Hvis letbanen kommer til at leve op til løfterne om, at en fjerdedel af Odenses indbyggere kan gå til letbanen på fem minutter, og at letbanens første etape inden for 5 minutters gang kan betjene 35.000 beboere, 33.000 arbejdspladser og 23.000 uddannelsespladser, er der tale om en betydelig effekt. I forhold til uddannelsesinstitutionernes udvikling og regionale værdi spiller mobilitets-effekten en klar rolle, for så vidt studerende i højere grad er afhængige af offentlig transport.

### **3. Letbanen og den øvrige kollektive trafik**

I forbindelse med forundersøgelsens tekniske spor, har en arbejdsgruppe bestående af Grøntmiljø Carl Bro, Atkins, Odense Kommune og FynBus, udarbejdet en analyse af de trafikmæssige effekter ved en letbane i Odense. Arbejdsgruppen har beregnet et reference-busnetscenarie (til betjening af Odense, hvis letbanen ikke etableres) og et letbanescenarie (1. etape).

#### **3.1. Beregningsmæssige forudsætninger**

##### **3.1.1. Passagerunderlag**

Inden for kommunegrænsen er passagertallet fremskrevet til det vækst mål på 33 %, som Odense Kommune har besluttet i deres Trafik- og Mobilitetsplan. Uden for kommunegrænsen tages udgangspunkt i vækst målet på 15 % fra FynBus' "Strategi for flere passagerer".

##### **3.1.2. Fremkommelighed**

Fastlæggelse af køretider er foretaget ud fra den aktuelle køreplan kalibreret for de fremkommelighedstiltag, Odense Kommune planlægger. Det betyder, at fremkommeligheden beregningsmæssigt er forbedret med gennemsnitligt knap 2 %, en forsigtig vurdering i forhold til Odense Kommunes mål på 15 %.



### **3.1.3. Letbane og understøttende kollektiv transport**

Udenlandske erfaringer viser, at selv om man etablerer f.eks. en letbane, er det vigtigt fortsat at opfatte den kollektive trafik som ét sammenhængende system. Udenlandske erfaringer viser, at efter indførelsen af letbane udgør udgifterne til bustrafikken ca. 80 % af udgifterne før letbanen.

Hvis Odenses ambitiøse mål om, at hæve brugen af busserne markant, nytter det ikke at finansiere den mest højklassede løsning ved en markant forringelse af de understøttende systemer. Arbejdsgruppen anser det for nødvendigt at investere i både letbane og det supplerende bussystem, hvis målene skal nås.

### **3.1.4. Driftsomfang**

Under hensyn til Odense Kommunes miljøpolitiske mål om at reducere biltrafikken og fremme den kollektive transport, forudsætter arbejdsgruppen, at der indsættes betydeligt flere busafgange end i køreplanen af august 2010. Især i morgenmyldretiden er mange afgange fuldt besat i den nuværende køreplan, og der indsættes ekstrabusser i fornødent omfang. Det skønnes, at ekstrabusser i en situation med passagervækst vil være utilstrækkelige og en meget ufleksibel løsning for passagererne.

### **3.1.5. Frekvens**

En frekvens, der tager udgangspunkt i køreplanen fra 1. august 2010, vil altså medføre en kapacitet, der mange steder er utilstrækkelig til at bidrage til markant vækst i passagertallet. Det vil kræve en øget frekvens på busruterne for at sikre den fornødne kapacitet, og vil medføre et bedre og mere tilgængeligt trafiksystem.

Passagervæksten forventes at ske både blandt pendlere i myldretiden, hvor Region Syddanmark og Odense Kommune ønsker en vandring fra bilist til kollektivist, samt i bolig-indkøbsrejser og fritidsrejser. Derfor øges frekvensen i tidsrummet fra 9-13 på hverdage, lørdage og søndage i butikstiden og i aftentimerne alle dage.

### **3.1.6. Rutenet**

A-busruterne (stort set de nuværende regionale og fælleskommunale ruter) er ført via Odense Banegård Center og dermed bymidten i et dobbeltradialt system. Arbejdsgruppens vurdering har været, at afkortede ruter naturligvis medfører omstigning, hvis man skal til bymidten eller 2 omstigninger, hvis man skal med toget. Erfaringsmæssigt er omstigning en barriere for brugen af den kollektive trafik, og 1 eller 2 omstigninger vurderes derfor til at være en markant serviceforringelse. Derfor er A-busserne ført til Odense Banegård Center, men i en næsten "non-stop" løsning, hvor busserne kun stopper ved letbanens særligt udpegede knudepunkter. En letbaneløsning indebærer derfor ikke færre regionale ruter i forhold til nu.

### **3.1.7. Nye tal**

Som nævnt har Odense Kommune igangsat en VVM-undersøgelse. Det bemærkes, at det forventes at stort alle tal fra foranalysen opdateres og valideres. Det vil sige, at et af VVM-undersøgelsens resultater i 2013 vil komme endnu tættere på "sande" passagertal og driftsøkonomi.

Det bemærkes, at denne fremstillings tal kan forekomme lidt gamle, de tids- og ressourcemæssige rammer for beskrivelsen tillader ikke en opdatering. Opdateringen må afvente VVM-analysens resultater.

### 3.2. Beregninger

Arbejdsgruppen har beregnet to scenarier:

- I. Referencebusnettet (A-busnet, B-busnet, C-busnet)
- II. Letbaneløsningen (A-busnet, B-busnet, Letbane)

A-busnettet er ens i den rene busløsning og letbaneløsningen. 4 af de 5 A-busruter suppleres af B-ruter (ruter indenfor Odense Kommune), der også er ens i I og II. Herudover er beskrevet en C-busløsning, referencebusnettet, samt det busnet der skal bringe passager til letbanen, de resterende B-ruter.

4 af A-busruterne er modelmæssigt forudsat finansieret af Region Syddanmark, som i den aktuelle køreplan. Den 5 rute er fælleskommunal i et samarbejde mellem Nordfyns, Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Svendborg kommuner. C-busruterne er forudsat finansieret af Odense Kommune, som i den aktuelle køreplan. Det samme er tilfældet for B-ruterne.

For at kortlægge konsekvenserne af letbanen har COWI foretaget beregninger ved hjælp af en trafikmodel. I forbindelse med VVM undersøgelsen hvor alle tal genberegnes tages en multimodal model (modelberegninger af overflytning mellem trafikarter) i brug for første gang i Danmark.

Udgiftsøkonomien er beregnet ud fra den byrdefordeling, der eksisterer. Det vil sige Region Syddanmark forventes at finansiere de ruter, der finansieres i skrivende stund. Indtægterne er beregnet som en gennemsnitlig indtægt pr. påstiger i henholdsvis regional- og bybusstrafik. Den gennemsnitlige indtægt er multipliceret med det antal påstigere, der er resultatet af trafikmodelleringen. Indtægtsfordelingen er foretaget ud fra det generelle princip om, at den finansieringsenhed der bærer udgiften også får indtægten.

Tabel 1 viser omkostninger for bybusdriften ekskl. servicebusser, samt omkostninger for de regionale ruter der betjener Odense. Der er kun foretaget beregninger for 2010 og det år, hvor 1. etape af letbanen er klar til brug (forventeligt 2020) og ikke for en længere tidshorisont. Tabellen indeholder ikke omkostninger for selve letbanen.

Tabel 1

	Nettotilskud ruter i Odense (1.000 kr) uden fællesudgifter		
	2010	Reference- busnet	Busnet med etape 1
Region Syddanmark	61.381*	61.668	68.574
Odense Kommune	113.566**	108.530	80.511
Øvrige kommuner			
* Idet nettoudgiften i Odense forudsættes at udgøre 63 % af samlet nettoudgift			
** Ekskl. Servicebusser			

Tabellen er udtryk for at 63 % af Region Syddanmarks udgifter til regionale ruter på Fyn stammer fra ruter, der betjener Odense. Tabellen viser et næsten uændret nettotilskud for Region Syddanmark i 2010 og til referencebusscenariet i 2020. Når letbanens etape 1 indføres viser tabellen, at regionens nettotilskud til regionale ruter der betjener Odense kan

stige op til ca. 7 mio. kr. Det skyldes, at trafikmodelleringen forudsætter, at letbanen vil overtage indtægter for de korte rejser i regionale busser i Odense.

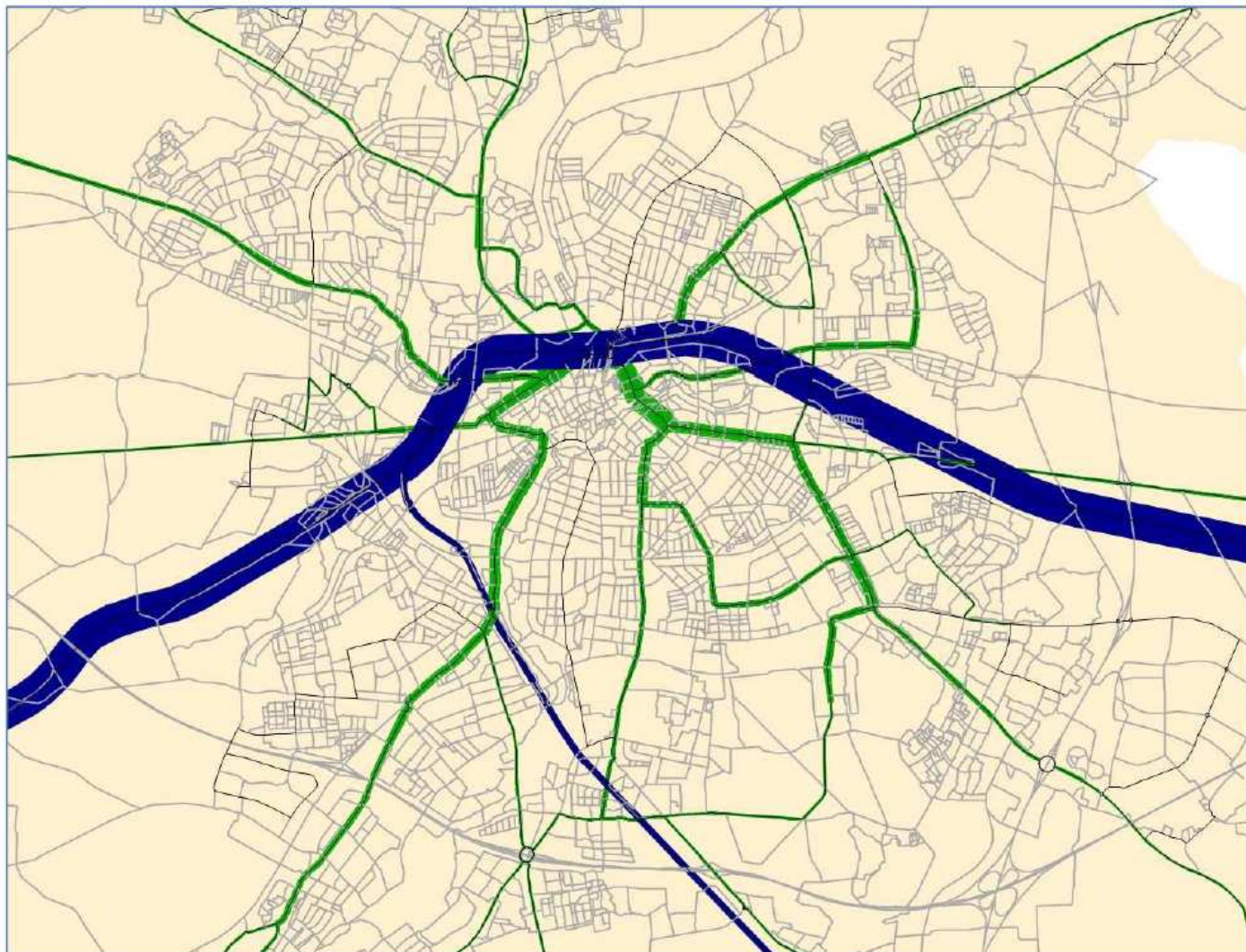
FynBus understreger, at letbanens effekt på de regionale ruter, der betjener Odense er behæftet med en betydelig usikkerhed. Den negative effekt på indtægterne kan afbødes ved en positiv tilbringereffekt. Letbanen kan således også tænkes at have en positiv effekt på de regionale ruter, idet det regionale net fungerer som fødekæde til letbanen. Dermed bliver den kollektive trafik mere attraktiv for oplandet til Odense by og der kan være potentiale for at fortsætte den passagerfremgang, der har været siden omlægningen i 2010.

Det er forventeligt at indtægtstab vil være mindre i en evt. afkortet version, hvor letbanen vil parallelbetjene regionale busstrækninger på færre radialer.

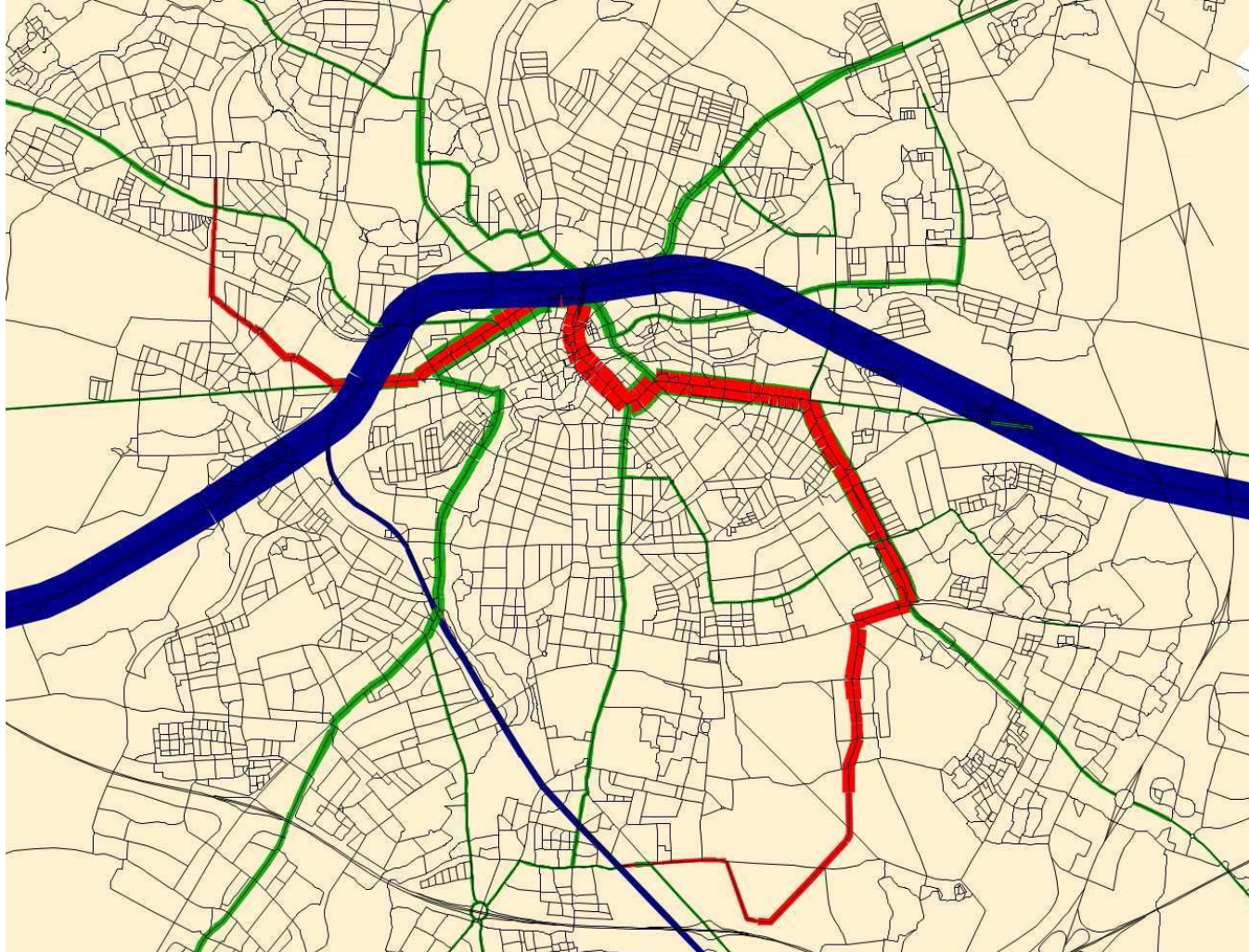
### 3.3. Passagerstrømme

Figuren herunder viser passagerstrømmene i referencebusnettet efter COWI's trafikmodellering. Figuren illustrerer bymidtens attraktion som rejsemål.

Figur 3: Passagerstrømme i busnet og tog, Referencebusnettet, 2020







Figur 4: Passagerstrømme i busser, letbane og tog, 2020

Figuren ovenover viser passagerstrømmene i letbane, busser og tog efter trafikmodellering. Der ses en markant vækst i brugen af kollektiv trafik ved sammenligning med referencebusnettet.

### 3.4. Opsummering

Hvis passagervæksten skal realiseres, bør letbanen understøttes af et højklasset kollektiv trafiksystem. Det nytter ikke at finansiere en letbane ved forringelser i de understøttende systemer. En letbaneløsning vil derfor betyde et uændret antal regionale ruter, idet disse forudsættes at køre igennem til Odense Banegård Center og kun stoppe ved særligt udpegede knudepunkter for letbanen.

Letbaneløsningen vil efter forundersøgelsens beregninger medføre et øget tilskudsbehov for de regionale ruter, der betjener Odense. I det omfang letbanen vil parallelbetjene regionale busstrækninger, vil de regionale ruter miste indtægter. Forundersøgelsens nedsatte arbejdsgruppe vurderer dog, at denne effekt er behæftet med en betydelig usikkerhed. Den negative effekt kan således afbødes, i det omfang de regionale busser fungerer som fødekæde til letbanen og den regionale trafik bliver mere attraktiv for oplandets passagerer. Der ventes foretaget mere præcise beregninger i forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen, hvor alle tal fra forundersøgelsen opdateres og valideres.

Letbaneløsningen vil understøtte store passagerstrømme til bl.a. Nyt OUH, SDU og forsker- og videnparken. Letbanen forventes at bidrage til en markant passagervækst, også i forhold til disse regionale rejsemål.

## 4. Organiserings- og finansieringsmodeller

I forarbejdet til letbaneprojektet i Odense er belyst 3 forskellige modeller for, hvordan organisering, finansiering og udbud kan sammentænkes.

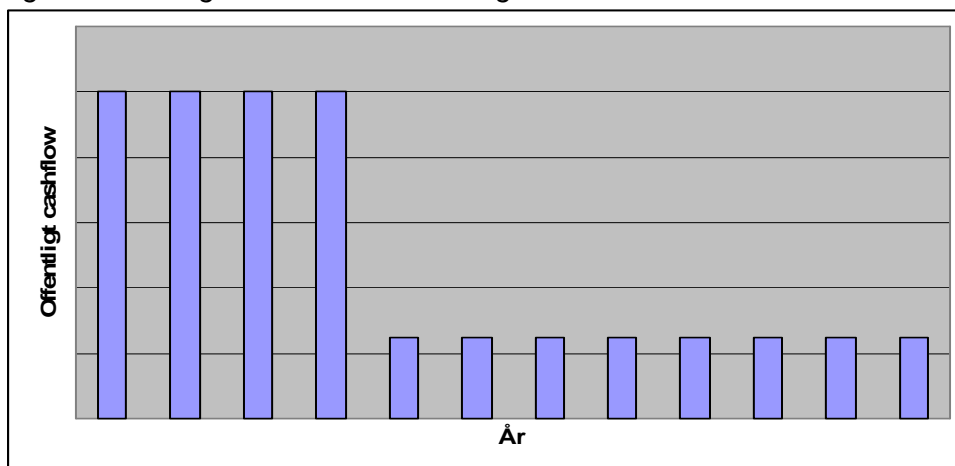
Fælles for alle modeller, er dannelsen af et infrastrukturselskab med deltagelse af Odense Kommune og Staten. Mulighederne for statslig medfinansiering skal nemlig ses i sammenhæng med Statens muligheder for via særlovgivning at etablere et selskab i samarbejde med en eller flere kommuner (eller region). Det er derfor infrastrukturselskabet der udbyder selve projektet i alle forretningsmodellerne.

Odense Kommune ønsker at undersøge nærmere, om der kan opnås fordele ved at sammentænke udbud af levering og vedligehold af det rullende materiel med udbud af driften.

### 4.1. Offentlig referencemodel

	Beskrivelse
<b>Anlæg og rullende materiel</b>	Der dannes et infrastrukturselskab med deltagelse af Staten og Odense Kommune. Selskabet udbyder delkontrakter i såvel anlægs- som driftsfasen. Projekteringsarbejdet vil foregå i offentlig regi, hvorefter der foretages en række fag- og entrepriseudbud vedr. anlæg, skinner, køreledninger og signalanlæg mv. Selskabet indgår selvstændig aftale vedrørende drift og vedligehold af infrastruktur.  Infrastrukturselskabet indgår aftale vedr. design, levering og vedligehold af rullende materiel. Infrastrukturselskabet ejer den samlede infrastruktur samt det rullende materiel.
<b>Drift</b>	FynBus får ansvar for selve driften af letbanen og vælger på baggrund af udbud en fremtidig driftsoperatør for en aftaleperiode på 7-8 år. Det rullende materiel stilles til rådighed for en fremtidig driftsoperatør.
<b>Finansiering</b>	Infrastrukturselskabet finansierer investeringerne i infrastruktur samt det rullende materiel.
<b>Vurdering</b>	Mange deludbud, hvor tilbudsgiver ikke tager ansvar for andet end den enkelte kontrakt, giver mulighed for sub-optimering uden hensyntagen til totaløkonomien. Infrastrukturselskabet bærer alle risici forbundet med sammentænkningen af delkontrakter og kan ikke overføre risici eller totaløkonomisk ansvar til øvrige parter. Relativt lave udbudsomkostninger pga. lav kompleksitet, omend mange udbud. Under forudsætning af kommunal låneadgang, indebærer modellen favorable finansieringsvilkår.

Figur 5: Offentlig cashflow ved offentlig referencemodel



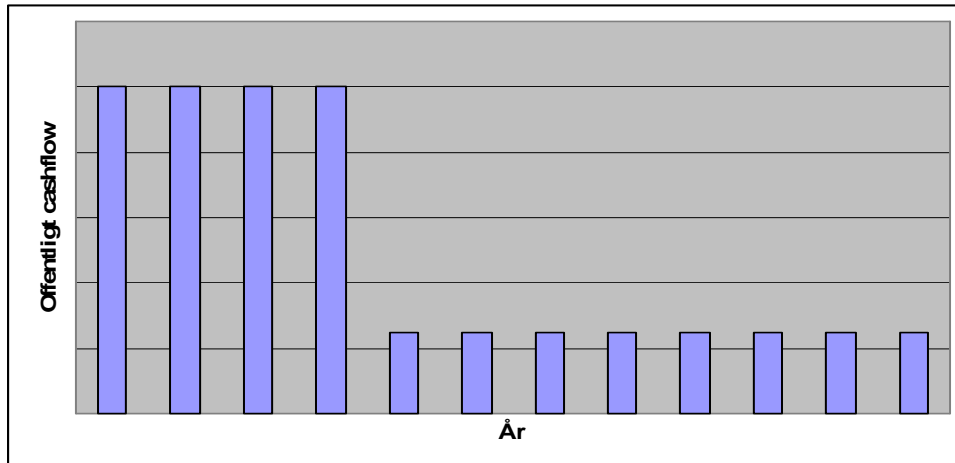
I den offentlige referencemodel falder de offentlige betalinger i anlægsfasen og derefter som årligt tilskud til driften. Odense Kommune forventes at afholde driftsomkostningerne.

#### 4.2. OPP-light

	Beskrivelse
<b>Anlæg og rullende materiel</b>	<p>Der dannes et infrastrukturselskab med deltagelse af Staten og Odense Kommune. Selskabet udbyder en samlet kontrakt til en privat part vedr. opførelsen og vedligehold af infrastrukturen for en aftaleperiode på 25-30 år. Vedligehold af infrastrukturen er således integreret i den samlede infrastrukturkontrakt.</p> <p>I forretningsmodellen foreslås det at Infrastrukturselskabet derudover udbyder separat kontrakt vedr. levering og vedligehold af rullende materiel. Det skal undersøges yderligere, hvor vidt der er eventuelle fordele ved en sammentænkning af drift og materiel. Infrastrukturselskabet ejer den samlede infrastruktur samt det rullende materiel. Udbuddet kan ske via proceduren "udbud efter forhandling" eller "konkurrencepræget dialog".</p>
<b>Drift</b>	FynBus får ansvar for selve driften af letbanen og vælger på baggrund af udbud en fremtidig driftsoperatør for en aftaleperiode på 7-8 år. Det rullende materiel stilles til rådighed for en fremtidig driftsoperatør.
<b>Finansiering</b>	Infrastrukturselskabet finansierer investeringerne i infrastruktur samt det rullende materiel.
<b>Vurdering</b>	<p>En samlet kontrakt med en lang aftaleperiode vedr. opførelse og vedligehold af infrastrukturen tilskynder til sammentænkning og optimering af de enkelte delelementer. Der er gode muligheder for at overføre risici til den private part.</p> <p>Transaktionsomkostningerne samt kompleksiteten øges betragteligt for infrastrukturkontrakten pga. den lange aftaleperiode, om end der totalt set er langt færre udbud. Tilbudsgiver vil udføre et grundigt indledende arbejde inden kontraktunderskrift. Omfanget af det indledende arbejde vil bl.a. afhænge af eventuelle krav fra Odense Kommune om at tilbudsgiver i driftsfasen skal stille garanti for de kontraktuelle forpligtelser.</p> <p>Under forudsætning af kommunal låneadgang, indebærer modellen favorable finansieringsvilkår.</p>



Figur 6: Offentligt cashflow ved OPP-light



I en OPP-light model vil de offentlige betalinger falde som i et traditionelt offentligt anlægsprojekt, dvs. i anlægsfasen og derefter som årligt tilskud til driften. Odense Kommune forventes at afholde driftsomkostningerne.

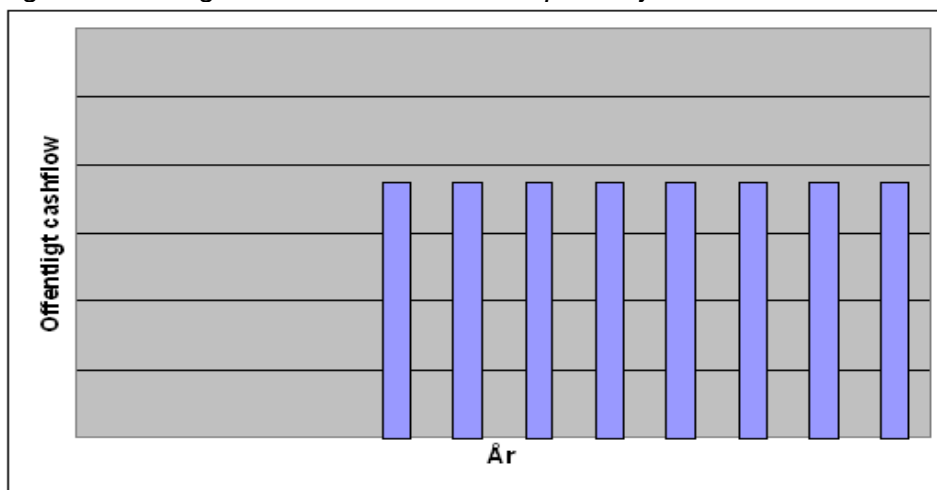
### 4.3. OPP

I forundersøgelsen til letbaneprojektet har arbejdsgruppen nedsat af Odense Kommune valgt at beskrive en OPP-model med privat ejerskab frem til udløb af OPP-kontrakten. I denne model betaler den offentlige part en fast månedlig eller årlig ydelse for brug af anlægget i en kontraktperiode på 25-30 år. Leverandøren modtager først betaling fra det øjeblik anlægget er klar til brug. En alternativ OPP-model kunne være en model, hvor den offentlige part overtager ejerskabet umiddelbart efter opførelsen af anlægget.

	Beskrivelse
<b>Anlæg og rullende materiel</b>	<p>Der dannes et infrastrukturselskab med deltagelse af Staten og Odense Kommune. Selskabet udbyder en samlet kontrakt til en privat part vedr. opførelsen og vedligehold af infrastrukturen for en aftaleperiode på 25-30 år. Til forskel fra OPP-light indebærer kontrakten også finansiering. Vedligehold af infrastrukturen er integreret i den samlede infrastrukturkontrakt.</p> <p>Infrastrukturselskabet udbyder separat kontrakt vedr. design, levering, vedligehold og finansiering af rullende materiel.</p> <p>OPP-selskabet ejer den samlede infrastruktur i aftaleperioden (25-30 år). Det rullende materiel ejes af leverandøren af det rullende materiel i aftaleperioden (25-30 år).</p> <p>Udbuddet kan ske via proceduren "udbud efter forhandling" eller "konkurrencepræget dialog", der indeholder muligheden for at afklare centrale forudsætninger samt drøftelse af udbudsmaterialet med de bydende konsortier.</p>
<b>Drift</b>	FynBus får ansvar for selve driften af letbanen og vælger på baggrund af udbud en fremtidig driftsoperatør for en aftaleperiode på 7-8 år. Det rullende materiel stilles til rådighed for en fremtidig driftsoperatør.
<b>Finansiering</b>	OPP-selskabet finansierer investeringerne i anlæg og leverandøren af det rullende materiel tilvejebringer finansiering til det rullende materiel. Når anlægget kan ibrugtages, betaler infrastrukturselskabet en årlig ydelse til

	OPP-selskabet over en aftaleperiode på 25-30 år. Anlægget betales altså sammen med driften over en lang aftaleperiode.
<b>Vurdering</b>	<p>Udbuddet af kontrakten vil kræve et grundigt forarbejde samt gennemtænkning af krav til selve driften. Det vindende konsortium skal efterleve en række funktionsbaserede krav i hele aftaleperioden og påtager sig risici forbundet med at tilvejebringe, drive og vedligeholde den infrastruktur der skal til for at efterleve kravene. Der er dermed gode muligheder for at overføre planlægnings- og budgetmæssige risici til den private part. Infrastrukturselskabet skal desuden ikke bære risiciene omkring håndtering af snitflader mellem delleleverancer.</p> <p>Udbudsprocessen vil forventeligt forlænges qua inddragelsen af privat finansiering og de heraf følgende krav om forundersøgelser samt opnåelse af finansieringstilsagn. Transaktionsomkostningerne vil øges væsentligt pga. kompleksiteten og det nødvendige forberedende arbejde omkring udbuddet.</p> <p>Den private part skal vurderes på sin konkurrencedygtighed i forhold til totalomkostningerne.</p>

Figur 7: Offentligt cashflow ved OPP med privat ejerskab frem til kontraktudløb



Når anlægget kan ibrugtages, betaler den offentlige part en årlig ydelse til OPP-selskabet over en aftaleperiode på 25-30 år.

## 5. Likviditetspåvirkning

### 5.1. Odense letbaneprojekt

Valg af organiserings- og finansieringsmodel har stor betydning for likviditetspåvirkningen for de involverede offentlige parter. De samlede likviditetsmæssige konsekvenser for kommune og region ved en realisering af henholdsvis den offentlige referencemodel og OPP-light er imidlertid identiske. Der er i forbindelse med forarbejdet til letbaneprojektet i Odense lagt til grund at letbaneprojektet realiseres som OPP-light eller offentlig referencemodel og der er ikke foretaget konkrete beregninger over en OPP-model. Desuden er der udelukkende redegjort for den samlede likviditetspåvirkning og ikke den forventede likviditet for Staten eller Region Syddanmark.

#### 5.1.1. Den kommunale likviditetspåvirkning

Den kommunale likviditetspåvirkning i en offentlig referencemodel og OPP-light, ved at fortsætte med det nuværende kommunale busnet i Odense, er stigende fra det nuværende niveau på et netto tilskudsbehov inkl. servicebusser på -135 mio. kr., til -138 mio. kr. i 2020 og til -218 mio. kr. i 2040.

Den kommunale likviditetspåvirkning ved en realisering af den fulde 1. etape af letbanen og det deraf følgende reducerede kommunale net, er stigende fra det nuværende niveau på -135 mio. kr., til -147 mio. kr. i 2020 og til -157 mio. kr. i 2040.

Ved en letbaneløsning belastes den kommunale økonomi altså hårdere i anlægsperioden samt starten af driftsperioden sammenlignet med busreferencescenariet. Dette opvejes dog af den forbedrede likviditet efter år 2023 og frem. Den bedre likviditet forbundet med realiseringen af letbanescenariet skyldes følgende forhold:

- Der ventes en vis trafikvækst, altså et stigende antal passagerer i den kollektive trafik i Odense.
- Busser er relativt omkostningstunge og det medfører store meromkostninger, hvis trafikvæksten alene skal håndteres af busser.
- Letbanen er en mere driftsøkonomisk løsning end busser, fordi drift- og vedligeholdelsesomkostningerne er stort set uændrede over hele projektperioden, mens der er kapacitet til at håndtere trafikvæksten.
- Letbanen høster dermed gevinsten af trafikvæksten i form af øgede billetindtægter, uden væsentlige meromkostninger til drift og vedligehold. Dvs. jo større trafikvækst, desto bedre likviditet ved en letbaneløsning.
- Endelig skyldes den bedre likviditet forbundet med letbanescenariet, at Staten medfinansierer 50 % af investeringerne i letbanen, mens hele driftsoverskuddet fra letbanen tilkommer Odense Kommune.

#### 5.1.2. Finansiering

Samlet anslås det at anlæg af hele letbanens 1. etape vil koste 1,8 milliarder kr. Dette inkluderer anlæg af letbanen og nødvendige byforandringer. Letbanemateriel er ikke medregnet i anlægsomkostningerne. Anlægsbudgettet er udarbejdet efter statens regler for budgettering, hvor der på et tidligt stadie i projektet tillægges en særlig korrektionsreserve på 50 % til imødekommelse af uforudsete omkostninger.

Det indgår som en forudsætning i forundersøgelsen, at staten medfinansierer 50 % af udgifterne til investering i infrastruktur og forberedende anlægsarbejder. Odense Kommune

afholder udgifter til arealerhvervelse og rullende materiel, henholdsvis 63 mio. kr. og 242 mio. kr.

Odense Kommune finansierer selv selve driften af letbanen.

## **5.2. Lånebekendtgørelsen**

### **5.2.1. Låneadgang**

Det kommunale grundlag for tilvejebringelse af egenfinansiering skal findes i lånebekendtgørelsen. Kommunerne kan kun optage lån i det omfang der i medfør af bekendtgørelsen er adgang til låneoptagelse. Lån optaget af selskaber med kommunal deltagelse, fx et infrastrukturselskab for anlæg af letbane, henregnes også til den kommunale låntagning. Såfremt kommunerne vil optage lån til andre formål end listet i lånebekendtgørelsen, kan dette kun ske efter ministeriel dispensation til låneoptagelse. Anlæg og drift af letbane er ikke låneberettigede formål og kræver derfor en sådan dispensation.

Aarhus Kommune er i lovforslaget om Aarhus Letbane sikret låneadgang for 50 % af anlægssummen. Kommunen finansierer selv resten på anden vis (fx via kassebeholdningen). Region Midtjylland er sikret låneadgang for 80 % af anlægssummen. Det er en væsentlig forudsætning for letbaneprojektet, at Odense Kommune og evt. Region Syddanmark opnår en vis låneadgang.

Lånebekendtgørelsen oplister en række bestemte udgifter og finansieres disse udgifter ikke med lån, opstår der ledig låneramme. En evt. lånoptagning til letbane vil belaste den kommunale eller regionale anlægsramme/låneramme. Hvis der ikke er disponibel låneramme, vil kommunen/regionen skulle deponere et beløb svarende til anlægsaktivets værdi.

### **5.2.2. Deponering**

Det kommunale grundlag for tilvejebringelse af privat finansiering skal også findes i lånebekendtgørelsen. I stedet for at finansiere et anlæg ved lån (eller via kassebeholdningen) kan kommuner skaffe sig rådighed over et anlægsaktiv via lejemål, leasing-aftale eller lignende med private parter. Sådanne arrangementer sidestilles efter reglerne i lånebekendtgørelsen med låntagning. Den offentlige myndighed der indgår aftale skal deponere et beløb svarende til værdien af anlægsaktivet.

OPP-aftaler sidestilles med lejeaftaler. I en OPP-model inddrages privat finansiering vedrørende tilvejebringelse af infrastruktur eller anskaffelse af det rullende materiel, og de offentlige parter indgår aftale med OPP-selskabet om enten en løbende ydelse eller overtagelse af anlægsaktivet. De offentlige parter skal i dette tilfælde deponere et beløb, svarende til opførelsesomkostningerne på anlægget, henholdsvis anskaffelsesomkostningerne til det rullende materiel.

Det er en væsentlige forudsætning for letbaneprojektet, at de offentlige parter fritages for deponeringspligt. De offentlige parter skal deponere i 3 situationer:

- Via dispensation til låneoptagelse, finansierer den offentlige part investeringerne i anlæg ved lån. Da der ikke er disponibel låneramme, skal den offentlige part deponere et beløb svarende til anlægsaktivets værdi.
- Et privat konsortium (OPP-selskab) tilvejebringer finansieringen af investeringerne i anlægget og der indgås aftale om løbende ydelse eller overtagelse mellem offentlig og privat part. Den offentlige part skal deponere et beløb svarende til anlægsaktivets værdi.

- Den offentlige part stiller garanti for infrastrukturselskabets låneoptagelse. Garantien vil belaste den offentlige parts låneramme. Hvis der ikke er disponibel låneramme skal der ske en deponering.

### **5.2.3. Garantistillelse**

Kommuner og regioner har en særlig høj kreditværdighed, som indebærer at de kan optage lån på fordelagtige vilkår, herunder gennem KommuneKredit. Selskaber, herunder et infrastrukturselskab med offentligt ejerskab, kan på samme måde opnå fordelagtige lån, hvis den offentlige part stiller garanti for selskabet.

En kommunal/regional garantistillelse indebærer en form for støtte, idet selskabet der modtager garantien kan optage fordelagtige lån og holde sine udgifter til fremmedfinansiering nede.

En sådan garantistillelse indebærer en økonomisk risiko for den offentlige part, der realiseres, hvis det selskab, der garanteres for, ikke kan honorere sine forpligtelser. KommuneKredit vil i denne situation kunne opkræve den offentlige part det beløb, der er stillet garanti for.

Såfremt der stilles garanti for et letbaneprojekt, vil denne garanti belaste den offentlige parts låneramme. Hvis der ikke er disponibel låneramme skal der som nævnt deponeres et beløb svarende til anlægsaktivets værdi.

## **5.3. Generelt om regional medfinansiering**

### **5.3.1. Århus Letbane**

Den samlede anlægssum for første etape af letbanen i Århus er anslået til 1.178 mio. kr. (2009-priser), hvoraf Region Midtjylland har indgået aftale om at bidrage med 78 mio. kr., svarende til regionens ejerandel af anlægsselskabet på 5,8 %.

Region Midtjylland skal betale startanlægstilskuddet ved stiftelsen af anlægsselskabet. Det ventes, at Region Midtjylland udnytter muligheden for 80 % lånefinansiering af startanlægssindskuddet, svarende til 62,4 mio. kr. Med en 5 % forrentning over 25 år udgør den årlige ydelse i størrelsesordenen 4,5 mio. kr., som finansieres over budgettet for Regional Udvikling.

De resterende 20 % af startanlægssindskuddet, svarende til 15,6 mio. kr., finansieres også over budgettet for Regional Udvikling.

Hvad angår driften af Aarhus Letbane, har Region Midtjylland forpligtet sig på at indgå i et driftsselskab med Aarhus Kommune. Region Midtjylland vil yde et driftstilskud inden for budgetrammen til kollektiv trafik, under forudsætning af, at driftstilskuddet finansieres ved omdisponering af driftsmidler vedr. Odderbanen, gennem nyt statsligt tilskud til Grenaabanen, samt endelig ved evt. sparede regionale køreplantimer som følge af letbanen.

### **5.3.2. Ring 3-projektet**

Den samlede anlægssum for Ring 3-projektet er 3.750 mio. kr., hvoraf Region Hovedstaden har indgået aftale om at bidrage med 975 mio. kr., svarende til 26 % af anlægsomkostningerne som først skal betales ved letbanens ibrugtagning.

Finansiering sker via låneoptagelse, der forventes at give en årlig låneydelse på 53,6 mio. kr. Ca. halvdelen af regionens lån finansieres gennem nedlæggelse af regionale buslinjer, som skønnes at blive erstattet af letbanen. Det resterende finansieres via budgettet for Regional Udvikling.

### **5.3.3. Region Syddanmark og investeringstilskud til Odense Letbane**

Regionen kan yde et engangsbetalt i form af et investeringstilskud til etablering af letbanen.

Uanset Letbanens placering med betjening af nyt OUH kan et anlægstilskud ikke ydes over sundhedsområdets budgetter, da det i givet fald vil kompromittere forudsætningerne for Nyt OUH som kvalitetsfundsbyggeri.

Anlægstilskuddet skal i givet fald derfor ske over budgettet til Regional Udvikling. Da alle områder skal balancere økonomisk over år, skal et investeringstilskud afskrives/afdrages over driften inden for det udgiftsloft for Regional Udvikling, der følger af de årlige økonomiaftaler med regeringen.

Med finansieringsvilkår svarende til de kendte forudsætninger for Vestbanen, vil et investeringstilskud på 100 mio. kr. i de næste 25 år lægge beslag på ca. 7 mio. kr. årligt i driftsbudgettet for Regional Udvikling. Konsekvensen vil derfor være reduktioner i forhold til nuværende aktivitets- og serviceniveau.

### **5.3.4. Region Syddanmark og løbende tilskud til Odense Letbane**

Regionernes engagement kan alternativt ske via aftale om løbende tilskud til etablering/finansiering. Dvs. at regionen ikke betaler tilskuddet som ét stort beløb, men bidrager til finansieringen over en given årrække. Denne model vil lægge beslag på mindst tilsvarende beløb årligt som under afsnit 5.3.3. Konsekvensen vil derfor tilsvarende være reduktioner i forhold til nuværende aktivitets- og serviceniveau.

## **6. Regionalt engagement i anlæg af 1. etape af letbanen i Odense**

### **6.1. Ejerskab af infrastrukturselskab**

Region Syddanmark kan indgå i et infrastrukturselskab med Odense Kommune og Staten. Som tidligere nævnt giver dannelsen af et infrastrukturselskab mulighed for, at Staten kan deltage som medfinansierende i letbaneprojektet. Det er imidlertid udformningen af selve særlovgivningen, der bliver bestemmende for de forudsætninger som selskabet etableres under, herunder ejerskab, kapitalindskud samt formål.

En særlov for Odense Letbane vil være den konkrete udmøntning af en politisk aftale mellem Odense Kommune, Staten og eventuel Region Syddanmark. Udformningen af særloven bliver bestemmende for mulighederne og forudsætningerne for inddragelse af regionen, og dermed hvordan en eventuel regional medfinansiering kan foranstalles. Lovforslaget om Aarhus Letbane indebærer eksempelvis, at Region Midtjylland ved stiftelsen af anlægsselskabet indskyder startanlægskapital svarende til deres ejerandel.

Hvis regionen indgår i en selskabsdannelse med Odense Kommune og Staten, får regionen medansvar i det omfang det følger af den valgte forretningsmodel. I en offentlig referencemodel skal Infrastrukturselskabet fx selv håndtere betydelige risici, hvad angår



såvel planlægning som budgettering. I en OPP eller OPP-light model aftales derimod en risikofordeling og i den rene OPP-model kan den offentlige parts ydelse nedsættes ved eventuelle fejl og mangler.

En politisk aftale mellem Region Syddanmark, Odense Kommune og Staten udmøntet i en særlov for Odense Letbane, kan indeholde at regionen er medejer af infrastrukturselskabet eller at regionen står uden for infrastrukturselskabet. Begge dele er mulige i alle forretningsmodeller. Blot skal det sikres, at regionen via særloven sikres en vis låneadgang og fritagelse fra deponeringspligt.

## 6.2. Scenarier for regionalt engagement i anlæg af letbane

Model	Region Syddanmarks rolle
<b>Offentlig referencemodel/ OPP-light</b>	Begge modeller er finansieringsmæssigt klassiske offentlige anlægsprojekter, hvor der ikke er involveret privat kapital. Infrastrukturselskabet tilvejebringer den fornødne kapital til anlæg og det rullende materiel. Det stiller krav til de deltagende offentlige parter om at yde store investeringstilskud i anlægsfasen. Hvis regionen vælger at involvere sig i anlæggelsen af 1. etape af letbanen, skal der i henhold til den offentlige referencemodel og OPP-light ydes et (eller flere) større investeringstilskud i anlægsfasen (se figur 2: "Anlægstidsplan").
<b>OPP med privat ejerskab frem til kontraktudløb</b>	Infrastrukturselskabet betaler en årlig ydelse til OPP-selskabet fra det tidspunkt, hvor anlægget står færdigt og er klar til brug, i en kontraktperiode på 25-30 år. Den årlige ydelse er betaling for anlæg og drift. Hvis regionen involverer sig, skal der i denne forretningsmodel altså ydes et årligt tilskud fra 2020 over en længerevarende kontraktperiode. Ydelsens størrelse vil afhænge af den private parts konkurrencedygtighed med hensyn til totaløkonomien.
<b>OPP, hvor den offentlige part overtager ejerskabet umiddelbart efter opførelsen</b>	Når OPP-selskabet har opført anlægget og den private leverandør leveret det rullende materiel, overtager infrastrukturselskabet anlæg og rullende materiel og betaler et på forhånd aftalt engangsbeløb. Dette stiller krav til infrastrukturselskabet om at rejse den nødvendige kapital som skal forfalde det tidspunkt anlægget er klar til brug (forventeligt 2020). Regional involvering indebærer således betaling af et større investeringstilskud i 2020 som et engangsbeløb.
<b>Garantistillelse</b>	Region Syddanmark kan vælge at stille en nærmere aftalt garanti for lån infrastrukturselskabet måtte optage og dermed aflaste Odense Kommune for en del af den økonomiske risiko forbundet med at være garantistiller. Garantien vil belaste regionens låneramme og er der ikke disponibel låneramme skal der deponeres et beløb svarende til anlægsaktivets værdi.

## 7. Konklusion

Den forudsatte 1. etape af letbanen i Odense understøtter den regionale udviklingsplan samt Odense som regionalt vækstcenter, hvad angår arbejdspladser og vidensinstitutioner.

Letbanen vil bidrage væsentligt til en passagerfremgang i den kollektive trafik og særligt understøtte passagerstrømmene til regionale rejsemål som nyt OUH, Syddansk Universitet og forsker- og videnparken.

Letbanen vil ikke indebære færre regionale busser, idet de regionale ruter forudsættes ført igennem til Odense Banegård Center og stoppe ved udvalgte knudepunkter for letbanen. De regionale ruter vil således sammen med letbanen udgøre et højklasset kollektiv trafiksystem.

Letbaneløsningen vil efter forundersøgelsens beregninger medføre et øget tilskudsbehov for de regionale ruter, der betjener Odense. I det omfang letbanen vil parallelbetjene regionale busstrækninger, vil de regionale ruter miste indtægter. Omfanget af denne effekt er dog usikker og kan afbødes ved positive effekter, idet de regionale busser kan fungere som fødekæde til letbanen og udgøre en attraktiv transportmulighed for oplandets borgere. Der ventes foretaget mere præcise beregninger i forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen, hvor alle tal fra forundersøgelsen opdateres og valideres.

I forundersøgelsen til letbaneprojektet i Odense er der foretaget en vurdering af forskellige forretningsmodeller, der giver et billede af, hvordan organisering, finansiering og udbud af et nyt letbaneprojekt kan sammentænkes.

Der er udvalgt tre forretningsmodeller – Offentlig referencemodel, OPP-light og OPP med privat ejerskab frem til udløb af OPP-kontrakten (25-30 år). Forundersøgelsen anbefaler, at OPP-light vælges som forretningsmodel, hvilket vil sige et OPP, men med fuld offentlig finansiering. Argumentet er, at denne forretningsmodel sikrer de bedste muligheder for at sammentænke anlæg og drift samt risikodeling i forbindelse hermed. Modellen sikrer desuden mulighed for at udnytte billig offentlig finansiering.

Valg af model afhænger imidlertid af de offentlige parters likvide situation. Ved valg af en OPP-model som forretningsmodel får den offentlige part mulighed for at fremrykke investeringer til et tidspunkt, hvor der ellers ikke er de nødvendige finansielle muligheder for anlægsinvesteringer. En OPP-model kunne derfor være relevant, hvis der ikke er mulighed for statslig medfinansiering ved letbaneprojektets opstart. Der kan fx vælges en OPP-model, hvor Staten i stedet forpligter sig til en løbende betaling i aftaleperioden fra anlægget står færdigt, eller en OPP-model, hvor Staten bidrager med kapitalindskud i forbindelse med en overtagelse af anlægget.

Letbaneprojektet vil blive yderligere detaljeret og der vil blive udarbejdet en VVM-redegørelse til udgangen af 2013. Samtidig med det administrative arbejde pågår forhandlinger på politisk niveau omkring statslig medfinansiering.

## Kildefortegnelse

Folketinget 2011-12, Forslag til Lov om Aarhus Letbane, Lovforslag nr. L77, januar 2012.

FynBus' sammenfatning, februar 2012, af "Teknisk baggrundsrapport, Busnettet", januar 2011.

PwC, Udbud, organisering og finansiering af ny letbane, "Sammenlignende likviditetsopgørelse", januar 2011.

PwC, Udbud, organisering og finansiering af ny letbane, "Vurdering af forretningsmodeller", januar 2011.

Region Hovedstaden, regionsrådsmøde 24.1.2012, sag nr. 12.

Region Midtjylland, regionsrådsmøde 28.9.2011, sag nr. 21.

Region Syddanmark, Økonomistaben og Psykiatriens anlægsorganisation, Notat "Etablering af ny psykiatrisk afdeling i Vejle som OPP-projekt – overordnede rammer og procesplan", januar 2011.

Transportministeriet, OPP-muligheder for en højklasset trafikforbindelse langs Ring 3, december 2012.

