

## LETBANEN LYNGBY - GLOSTRUP

### Økonomi og finansiering

## **Indhold**

- 3** Forord
- 4** En letbane på tværs af København
- 7** Hvad er OPP?
- 10** Økonomivurdering af traditionel udførelse og OPP
- 16** OPP-model med kort driftsperiode
- 18** Kommunal medfinansiering

### *Udgivet af:*

Københavns Amt  
Stationsparken 27  
2600 Glostrup

### *Udarbejdet af:*

Specialkonsulent i Københavns Amt  
Birgit E. Petersen, i samarbejde  
med Deloitte

### *Tekstbearbejdelse, opsætning og tilrettelæggelse:*

Flemming Krog, Københavns Amt

### *Layout:*

Peter Leuchsenring, Arkitekt MAA

### *Illustrationer:*

Peter Leuchsenring, Arkitekt MAA,  
COWI, m.fl.

### *Tryk:*

Digitprint

**Juni 2006**

## Forord

Det tager tid at komme på tværs af København. Selvom afstandene ikke er de store, sidder mange bilister ofte fast på ringvejene. Og vælger man offentlig transport, er man nødt til at tage omkring Københavns Hovedbanegård eller sidde i en bus i samme kø som bilerne.

Derfor vil Københavns Amt have bygget en moderne letbane langs Ring 3 – fra Lyngby (med mulighed for forlængelse mod nord til Nærumbanen) til Glostrup (også her med mulighed for forlængelse til Brøndby og Ishøj i syd).

Københavns Amt har siden 1997 arbejdet særdeles aktivt for en skinnebåren forbindelse langs Ring 3. Der har været udarbejdet rapporter og der har været vist en vandrestilling om letbanen.

I regeringens trafikaftale fra 2003 blev der peget specifikt på letbanen langs Ring 3 i forbindelse med at undersøge offentlig private partnerskaber (OPP).

Københavns Amt har derfor i et samarbejde med Transport- og Energiministeriet undersøgt om finansieringen af letbanen kan organiseres som et OPP. Efterfølgende har amtet udvidet og suppleret de økonomiske beregninger og i denne rapport redegøres for resultaterne, ligesom der vises en model for, hvordan et OPP – tilpasset letbanen – kan organiseres.

Københavns Amt har igennem årene støttet alt det, der kan føre frem til en letbane. For os er det vigtigt, at den realiseres så hurtigt som muligt til gavn for alle de, der sidder fast i trafikken i dag.



Vibeke Storm Rasmussen  
*Amtsborgmester*

## En letbane på tværs af København



Letbanen i Strassbourg

Bag idéerne om en letbane på tværs af København ligger mange tanker og et stort forarbejde. Der er gennemført en række analyser og vurderinger af forskellige løsninger for forbedring af den kollektive trafik i korridoren mellem Lyngby og Glostrup.

En letbane kører på skinner, som et tog, men er lettere. Vognene er 30-35 meter lange og den får strøm fra ledninger i luften. Letbanen kan køre blandet med den øvrige trafik, men de store fordele i forhold til hastighed og komfort får man, når den kører i sit eget sporareal. I en række byer særligt i Frankrig, men også i Stockholm, har letbaner fået stor succes.

### Udvalgte nøgletal for letbanen

Eks.:Lundtofte - Brøndby Strand

Længde	<b>25,5 km</b>
Antal stationer	<b>22 - 24</b>
Passagerer per døgn	<b>58.000</b>
Flere kollektive rejser	<b>+16.000</b>
Færre bilister	<b>-10.000</b>
Kollektiv rejsetid i forhold til i dag	<b>-40%</b>

Letbanen skal anlægges, så den generer bilerne så lidt som muligt. Både på vejene og i krydsene vil der være den samme plads til bilerne, som i dag. Det kan alligevel ikke undgås, at letbanen vil tage lidt grøntid fra bilerne, fordi den har fortrinsret i krydsene.

Antallet af biler vil falde på Ring 3 med 1.500 - 4.000 biler pr. døgn - flest i Lyngby-enden. Det skyldes, at en del bilister vil bruge letbanen i stedet for bilen, fordi det er hurtigt og bekvemt for dem. Og også fordi nogle bilister vil vælge andre ruter. De mange biler, der fortsat vil bruge Ring 3, vil kunne køre her uden større forsinkelser, end i dag.

Letbanen kører gennem en række trafikknudepunkter på sin vej fra Lundtofte til Brøndby Strand eller Ishøj. Ved alle knudepunkterne er der gode muligheder for at skifte.

- *Lyngby st.* Stoppested under viadukten tæt ved S-tog og busser
- *Buddinge st.* Stoppested lige foran stationen
- *Gladsaxe Trafikplads.* God forgængerforbindelse til pladsens busser

- *Herlev st.* Trappe og elevator til S-tog
- *Glostrup st.* Stoppested syd for stationen tæt ved S-tog
- *Brøndby Strand st.* Endestation direkte ud for stationens nordside
- *Ishøj st.* Endestation direkte ud for stationens sydside.

Letbanen vil køre det meste af døgnet, fra ca. kl. 5 om morgenen til kl. 1 om natten. I hverdagen vil der være 5 minutter mellem afgangene mellem kl. 6 og kl. 20. På andre tidspunkter og på helligdage vil der være 10 minuttersdrift.

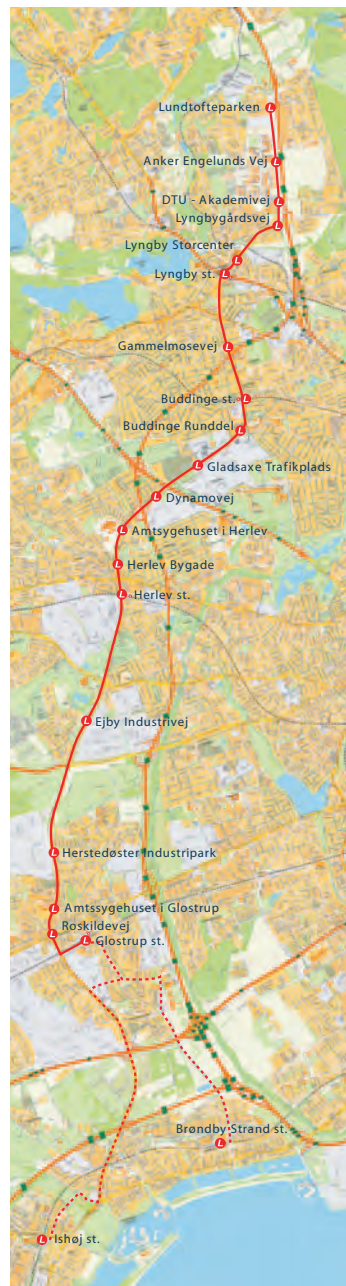
Letbanen vil køre gennem områder, hvor der allerede i dag bor og arbejder mange mennesker. Den vil give anledning til, at områderne udvikler sig omkring de nye letbanestationer. Her vil dukke nye byområder op.

Langs Ring 3 ligger der i dag mange større erhvervsområder. De fleste er fra 1950'erne og 60'erne med meget traditionel industri. Den form for industri er gået tilbage, og flere steder står bygninger tomme, og erhvervsjendomme bruges ikke mere.

Letbanen vil gøre det attraktivt at forny ældre erhvervsområder. Og den vil begrænse behovet for at bruge bil til de nye arbejdspladser. Derfor kan byudviklingen ske uden, at der kommer alt for mange biler.

Udviklingen langs Ring 3 bliver støttet af Regionplan 2005. Hovedstadens Udvalgsråd har regionplanen valgt at prioritere byudvikling langs Ring 3. Det er et af de områder, der skal have fokus.

Fra den dag, det besluttes at bygge en letbane og til den dag, de første passagerer kan køre med, vil der gå 7 år.



### **OPP-selskab**

Et OPP-selskab er et privat selskab, som har vundet kontrakten med bestilleren om anlæg, drift og vedligehold af letbanen. Alle aftaler, betalinger og leverancer sker mellem den offentlige bestiller og OPP-selskabet, der er bindeled for den samlede organisering og leverance.

OPP-selskabet er stiftet med det ene formål at fungere som leverandør af de projektspecifikke ydelser. OPP-selskabet kan derfor ikke påtage sig andre opgaver og risici end de konkret aftalte.

### **Den offentlige bestiller**

Den offentlige bestiller er den offentlige part, som varetager alle opgaver i forhold til OPP-selskabet.

Bestilleren kan organiseres gennem det administrative apparat, eller gennem en specialiseret bestillerorganisation. Bestillerorganisationen kan ændre karakter, når projektet går fra den kritiske anlægsfase og ind i den mere stabile driftsfase.

Der er ikke taget stilling til, hvilken kreds, der udgør bestilleren, men det forudsættes at bestilleren kan låne med en kreditværdighed svarende til stat, region eller kommune.

### **Basisalternativet**

Basisalternativet er en betegnelse for letbanen udført som et traditionelt offentligt projekt. I basisalternativet indgås der aftaler mellem bestilleren og et antal leverandører af anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesydelser.

I basisalternativet vil bestillerens organisering - som ved OPP - kunne organiseres gennem det administrative apparat eller gennem en specialiseret bestillerorganisation.

## Hvad er OPP?

Et offentligt privat partnerskab (OPP) er en organisationsform til udbud af offentlige opgaver, hvor design, byggeri, drift, vedligehold og finansiering udbydes som en samlet serviceydelse for en periode (typisk 20-30 år), hvorefter infrastrukturen (letbanen) leveres tilbage til det offentlige.

I et OPP-projekt hænger anlægs- og driftsopgaven sammen. Anlægs- og driftsøkonomierne er sammen om at eje OPP-selskabet, og opnår derved et fælles økonomisk mål – nemlig at få nedbragt alle OPP-selskabets omkostninger. De private ejere af OPP-selskabet organiserer selskabets underleverandører og den risikovillige finansiering – og vigtigst af alt, påtager sig risikoen for det.

Betalingerne mellem bestilleren og OPP-selskabet er nøje fastlagt mellem parterne. Derved kan OPP-selskabet ikke viderefakturere eventuelle meromkostninger til bestilleren. Dette stiller krav om en meget effektiv projekt- og økonomistyring i OPP-selskabet. Og netop fordi OPP-selskabet koordinerer alle projektets aspekter, herunder styring af underleverancerne, er der både incitamenter til og mulighed for at styre processerne.

Hovedprincippet i et OPP-projekt er, at OPP-selskabet og bestilleren fordeler projektets risici mellem sig, så hver risiko håndteres af den part, der kan gøre det bedst og billigst. I letbaneprojektet er det i denne indledende OPP-vurdering forudsat, at bestilleren – uanset udførelsesmodel – bærer risikoen ved:

- arealerhvervelse til letbanens tracé, stationer mv.
- billetindtægten per passager efter fordeling med de øvrige trafikselskaber
- det årlige antal passagerer.

Betalingen vil dog typisk have en incitamentsordning og en række servicemål, som sikrer, at OPP-selskabet får økonomiske incitamenter til at tiltrække nye passagerer.

OPP er ikke en magisk opskrift til at skaffe penge! Der er nemlig stadig kun to mulige kilder til betaling af investeringer, drift og vedligeholdelse: Brugerne og skatteyderne. Derfor er OPP snarere en organisationsmodel, der i nogle sammenhænge er et bedre alternativ end en traditionel offentlig udførelse af en offentlig serviceopgave.

Internationale erfaringer, bl.a. fra den Britiske Rigsrevision, har vist, at OPP både kan give besparelser og større budgetsikkerhed gennem incitamenter til at tænke totaløkonomisk, innovativt og med fokus på effektivitet. Der er også tegn på, at OPP er bedre til at overholde projekternes tidsplaner, hvilket bl.a. kan henføres til, at OPP-selskabet normalt først begynder at modtage betaling, når driftsfasen begynder.

Disse vurderinger rummer i sagens natur et element af "bak-spejlsbetragtning", og man må da heller ikke være blind for, at der løbende sker en udvikling i leveringen af de offentlige serviceydelser. Set i det lys er det næppe realistisk, at de danske gevinster ved OPP vil udvise "kvantespring". OPP vil derimod medføre kvalitative fordele og økonomiske gevinster, som især vil have betydning for at kunne foretage langsigtet og mer sikker budgettering af en række offentlige serviceydelser.

Umiddelbart fremstår letbanen som et ganske velegnet OPP-projekt, ikke mindst fordi der reelt er tale om en sammenhængende anlægs- og driftsopgave



med en betydelig overdragelse af opgaver til den private part. Men OPP-modeller kan være dyrere end traditionelle projekter og fordelene ved OPP er ikke altid tilstrækkelige til at opveje dette.

Fordyrelsen skyldes, at den risikovillige kapital, OPP-selskabets ejere stiller til rådighed, kræver et højere afkast end den rente, den offentlige part kan låne til. Det højere afkast er en kompensation til bankerne og aktionærene i OPP-selskabet for deres risikovillighed.

OPP-modellen giver en række nye udfordringer for bestilleren. I OPP er udbudsgrundlaget en funktionsbeskrivelse, ikke en beskrivelse af et detailprojekt, og der er samtidig behov for at gennemtænke og beskrive krav til drifts- og vedligeholdelsesforløb inden udbud. Populært sagt betyder det, at man ved OPP udbyder på funktionskrav: dvs. hvad man vil have, og ikke hvordan OPP-selskabet skal levere det. Det er derfor også begrænsninger i muligheden for efterfølgende at intervenere i projektet under anlægs- og driftsfase. Heri ligger imidlertid samtidig en af OPP-modellens styrker med hensyn til at sikre, at projektet bliver gennemført indenfor de besluttede rammer for tid og økonomi.

En af grundene til, at OPP-projekter ofte har en bedre økonomistyring end ved en traditionel offentlig opgaveløsning er, dels at projektet er meget nøje specificeret, når det sættes i gang, dels at justeringer eller ændringer i projekterne efter kontrakten er indgået, er sjældnere. Det er ikke sådan, at et OPP-projekt ikke kan justeres undervejs, men de økonomiske konsekvenser ved justeringer vil blive specificeret meget nøje og kan derfor let holdes op mod de forbedringer/ændringer, der skal betales for.

## Økonomivurdering af traditionel udførelse og OPP

I den økonomiske analyse sammenlignes to måder at organisere letbanen på. Det ene illustrerer en traditionel offentlig opgaveudførelse (basisalternativet). Den anden vurderer de økonomiske konsekvenser af at organisere letbanen som et OPP. En sådan analyse hviler i sagen natur på en række forudsætninger og antagelser – herunder ikke mindst om, hvad der karakteriserer en ”traditionel offentlig opgaveløsning”.

Da den kreds af offentlige interessenter, som tilsammen udgør bestilleren, ikke er defineret endeligt, er der i analysen set bort fra moms og skatter. De endelige konsekvenser af dette skal vurderes, når bestillers sammensætning fastlægges og beskrives i forhold til begge udførelsesalternativer.

Økonomiberegningerne har til formål at vurdere og sammenligne bestillerens totale udgifter ved at etablere, drive og vedligeholde letbanen over en 30 års periode – enten ved basisalternativet eller som OPP. Ved økonomisammenligningen opstilles sammenlignelige levetidsbudgetter for de to alternativer og nutidsværdien af nettoudgifterne beregnes. Nutidsværdien svarer til kontantværdien af udgifterne på det tidspunkt, hvor projektet besluttes igangsat. Ved økonomiberegningerne tages der højde for den offentlige og den private parts forskellige omkostninger til finansiering.

Ved at tage udgangspunkt i de samlede levetidsomkostninger, adskiller økonomivurderingen sig fra den måde, man traditionelt betragter økonomien i et offentligt infrastrukturprojekt på. Her betragtes projektets udgifter til anlæg, drift og vedligehold

ofte hver for sig – eller der medtages f.eks. alene et budget for driftsudgifterne i de første driftsår. Men i OPP-projektet, hvor hensigten netop er at minimere de samlede levetidsomkostninger, så giver det kun mening af se på den samlede udgift. Derfor er der medtaget skøn over udgifterne til drift og vedligehold i hele perioden.

### **Anlægs-, driftsøkonomi og risici**

Analysen sammenligner først basisalternativet med en traditionel OPP-model, hvor OPP-selskabet står for finansieringen gennem hele kontraktens løbetid. Dernæst ses på en model, hvor bestilleren overtager OPP-selskabet, når den kritiske anlægsfase er overstået og letbanen er taget i brug. Formålet er at reducere de negative effekter af den dyre private kapital.

**Basisalternativet (traditionel udførelse).** I basisalternativet forudsættes den offentlige part at indgå kontrakter med få velafgrænsede fagentrepriser. Derved bærer den offentlige part en vis risiko på den enkelte kontrakt og også i snitfladen mellem de enkelte kontrakter. Risikoen er bl.a. overskridelser af budget og forsinkelser i en entreprise, som herefter kan få indflydelse på økonomien i en anden entreprisekontrakt, etc. Her er der kun begrænset mulighed for at overføre risiko til de private leverandører.

Drift og vedligeholdelse af letbanen forudsættes udliciteret gennem EU-udbud i lighed med Metroen.

I basisalternativet finansierer bestilleren projektet gennem lån med offentlig garanti, bevillinger

eller med eventuelle "frie midler". Basisalternativet forudsætter derfor, at bestilleren har adgang til at optage lån til at finansiere projektets meget store udgifter i anlægsfasen. Driftsfasen har ikke samme problemstilling, da analysen viser, at der må forventes at være et lille overskud af letbanens primære drift – dvs. før forrentning og afdrag af lån. Basisalternativet tager således udgangspunkt i omtrent de betingelser, de kommunale deltagere i Ørestadsselskabet og de øvrige metroselskaber har haft.

Basisalternativet er karakteriseret ved lave finansieringsomkostninger. På analysetidspunktet ville projektet kunne finansieres til en realrente på 1,7 % p.a. forudsat en langsigtet gennemsnitlig inflation på ca. 2,3 %. Det, der kan gøre basisalternativet dyrt, er dermed ikke finansieringsomkostningerne, men usikkerheden om, hvordan omkostningerne udvikler sig under anlægs- og driftsfasen.

**OPP.** I et OPP har den offentlige part kun en leverandør i hele projektforløbet, nemlig OPP-selskabet. Alle leverancer til den offentlige part og betalingerne til leverandørerne sker gennem OPP-selskabet. På grund af ejernes indskud af aktiekapital og optagelse af ansvarlig lånekapital er OPP-selskabet finansielt polstret til at løse opgaven. Dermed står OPP-selskabet for at fremskaffe den risikovillige kapital.

Betalingen for anlægget og drifts- og vedligeholdelsen sker over en 30-årig driftsperiode med lige store årlige beløb. Her er der ikke noget direkte behov for kommunal lånoptagelse. Men det vil sandsynligvis være nødvendigt at sikre de deltagende kommuner en dispensation fra lånebekendtgørelsen, der

kræver deponeringer, som svarer til anlægsinvesteringen.

OPP-selskabet har betydeligt højere finansieringsomkostninger end ved den offentlige lånoptagelse i basisalternativet. Indskuddet af aktiekapital og de store lån, der skal optages for at finansiere selve letbanen, er en meget dyr finansiering (real kapitalomkostning på 4,8 % i anlægsfasen og 3,0 % i driftsfasen). Hvis OPP-projektet skal være et økonomisk attraktivt alternativ til basisalternativet, skal de høje finansieringsomkostninger opvejes af kombinationen af, at risici her ligger hos OPP-selskabet og til selskabets større effektivitet i anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesopgaverne.

**Omkostninger i OPP og basisalternativet.** Konsekvensen for totaløkonomien er, sammen med omkostningerne til finansiering og parternes forskellige evne til at styre økonomi og risiko, gengivet i tabellen nedenfor.

<b>Sikkerhedsniveauer for budget</b> (mio. kr.)	5%	50%	95%
Basisalternativ	2.518	2.987	3.562
Effektivitetsvurdering	2.128	2.536	3.035
OPP	2.781	3.198	3.707

### *Basisalternativet*

Af tabellen fremgår det, at basisalternativet ved et sikkerhedsniveau i budgettet på 50 % vil kunne udføres for ca. 2.987 mio. kr. og med 95 % sandsynlighed vil kunne holdes inden for et budget på ca. 3.562 mio. kr. Ved et sikkerhedsniveau i budgettet på 95 % er der kun 5 % sandsynlighed for, at det fastsatte budget vil blive overskredet, mens der ved et sikkerhedsniveau i budgettet på 50 % tilsvarende er 50 % sandsynlighed for at budgettet vil blive overskredet.

I basisalternativet, hvor den offentlige part bærer hovedparten af projektets risici, er det derfor meget vigtigt, at der fra starten afsættes en budgetreserve, som realistisk afspejler den risiko, der ligger i projektet. Budgetreserven skal dække risikoen for tilfældige udsving i budgettet. Det er således ikke en sikkerhed for budgetoverskridelser som følge af ændringer i projektet.

### *Vurdering af effektiviseringsgevinst i OPP*

For at vurdere størrelsen af de samlede effektiviseringsgevinster i OPP, er der foretaget en effektivitetsvurdering, hvor OPP-selskabets dyre lån er skiftet ud med de billigere, offentlige lån. Beregningen er gengivet i tabellen nedenfor og viser, at den maksimale gevinst ved et sikkerhedsniveau i budgettet på 50 % er på ca. 451 mio. kr. (2.987 mio. kr. – 2.536 mio. kr.). Det er med andre ord det beløb, der er til at dække de højere omkostninger til finansiering og sikre en evt. gevinst.

## *OPP*

Den pris, OPP-selskabet skal have for at udføre letbanen som OPP-projekt, er et skøn over OPP-selskabets reelle omkostninger til finansiering. Dette er på ca. 3.198 mio. kr. og overstiger derved basisalternativet med ca. 211 mio. kr., når de begge måles ved et sikkerhedsniveau i budgettet på 50 %.

De højere omkostninger i OPP-selskabet belaster økonomien i projektet med ca. 662 mio. kr. (211 mio. kr. + 451 mio. kr.).

OPP-selskabets kapitalomkostninger indgår i beregningerne, så den fortjeneste, OPP-selskabet i gennemsnit skal have, netop svarer til et sikkerhedsniveau i budgettet på 50 % i OPP. Derfor er det beløbet på 3.198 mio. kr., der skal holdes op mod det sikkerhedsniveau i budgettet i basisalternativet, der kan opnås for det samme beløb.

En nærmere analyse af basisalternativet og OPP viser, at det beløb, OPP-projektet må formodes at skulle have, modsvarer et sikkerhedsniveau i budgettet i basisalternativet på 75 %. Dermed er der kun ca. 25 % sandsynlighed for at basisalternativet vil være billigere end OPP-alternativet.

Konklusionen er derfor, at den rene OPP-model, hvor OPP-selskabet står for hele finansieringen, ikke er brugbar model, fordi letbanen ganske enkelt bliver for dyr.

## OPP-model med kort driftsperiode

Da OPP-modellens store effektiviseringspotentiale viser sig at blive spist op af dyre lån, er det oplagt at forsøge at optimere OPP-modellen, så det størst mulige effektiviseringspotentiale bevares, samtidig med at udgifterne til finansiering mindskes.

Den næste del af analysen fokuserer derfor på at optimere projektets finansiering og organiseringen, så størstedelen af de fordele, der er forbundet med OPP kan bevares.

Den optimerede OPP-model adskiller sig fra den traditionelle OPP-model ved, at bestilleren køber OPP-selskabet, når selskabet har anlagt letbanen og haft en succesfuld drift af banen.

Den driftsoperatør, der har været med til at etablere letbanen, fortsætter som leverandør eller partner

<b>Potentiale ved kort OPP-model</b> (mio. kr.)	5%	50%	95%
<b>Basisalternativ</b>			
Totaløkonomi	2.525	2.999	3.569
Anlægsøkonomi	2.792	3.027	3.362
Driftsøkonomi	(435)	(47)	439
<b>Kort OPP-model</b>			
Totaløkonomi	2.401	2.815	3.311
Anlægsselskab	2.815	2.935	3.104
Driftsselskab	(523)	(132)	346
<b>Traditionelt OPP</b>			
Totaløkonomi	2.793	3.213	3.716
Anlægsselskab	3.141	3.308	3.513
Driftsselskab	(409)	(106)	285



i selskabet, indtil driften udbydes – eksempelvis i 8-10 år ad gangen. Det svarer til den frekvens, der ses i Trafikstyrelsens udbud af driftsydelser. Drift og vedligeholdelse af letbanen forudsættes således fortsat at være outsourcet, men prisen er ikke på forhånd lagt fast for en periode på 30 år.

Totaløkonomien angiver nutidsværdien for det offentlige af den valgte model. Den korte OPP-model er billigere, fordi den udnytter den bedre økonomistyring i et OPP, og det offentlige finansierer anlægget i den lange driftsfase. De beregnede værdier for anlægsselskabet og driftsselskabet i den korte OPP-model afspejler nutidsværdien for den offentlige bestiller af de 2 faser.

Fordi den korte OPP-models 50% sikkerhedsniveau i budgettet ligger ca. 175 mio. kr. under det tilsvarende budgetsikkerhedsniveau i basisalternativet, så er der tungtvejende grunde til at foretrække denne model frem for basisalternativet. Samtidig overfører basisalternativet ikke risiko under anlægsfasen; det er indbygget i den korte OPP-model.

Modellen åbner mulighed for at driftsoperatøren fortsat vil kunne have en begrænset aktiepost i OPP-selskabet efter det offentlige har overtaget selskabet. I beregningerne er dette dog ikke medtaget.

### **Yderligere muligheder for optimering af OPP-modellen**

Hvis valget falder på denne OPP-model, anbefales det, at der foretages en vurdering af mulighederne for yderligere optimering af projektf finansieringen. F.eks. i form af en vis offentlig medfinansiering af anlægsselskabet gennem anlægsfasen. Et sådant udlån fra bestilleren til OPP-selskabet skal i givet fald tilrettelægges sådan, at bestilleren i realiteten ikke får overført risici.

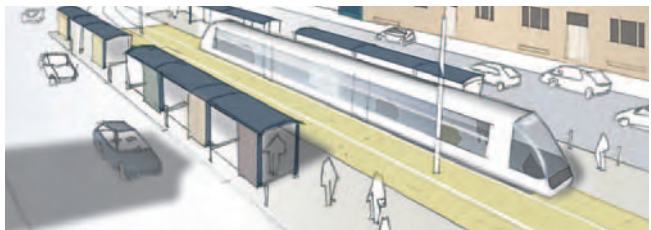
## Kommunal medfinansiering

I det analysearbejde, der er foretaget, følger finansieringen principperne for de eksisterende og kommende metroetaper. Det vil sige, at uanset hvordan letbanen organiseres, så skal der fastlægges principper for, hvordan de interessenter, som tilsammen udgør "bestilleren", skal bidrage til forrentning og afdrag af den gæld, som stiftes til anlæg af letbanen.

Ved Metroprojektet deles finansieringen mellem staten og de deltagende kommuner. Her baseres det både på direkte bidrag, stigning i grundskyldsindtægter og indtægter fra arealudvikling. I metroens første 3 faser var de kommunale deltagere Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Københavns Amt. Cityringen vil alene vil have deltagelse af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

For at vise letbanens finansielle aspekter er de økonomiske analyser baseret på nogle indledende betragtninger. Disse modeller vil skulle udbygges og nuanceres i takt med, at kendskabet til det konkrete projekt øges.

I basisalternativet, hvor bestilleren spiller en meget aktiv rolle i anlægsfasen, vil der være behov for at opstille en fordelingsnøgle for lånoptagelse. Her skal der også være bestemmelser om, hvordan (og hvornår) de enkelte interessenter yder deres økonomiske bidrag. I OPP-alternativet vil der tilsvarende være behov for at foretage en fordeling af OPP-betalingen, som skal betales løbende i hele projektets løbetid. Med andre ord er der - uanset organiseringen af projektet - kun de samme parter til at betale i sidste ende: Skatteyderne, passagererne og evt.



*Letbanen i Glostrup*

bidrag fra private i form af et muligt provenu fra salg af offentlige aktiver (grunde mv.) til private.

Kommunernes nærhed til banen samt deres befolkningstal kan som indledende betragtning fungere som grundlag for en fordelingsnøgle. Der er i sagens natur også en række øvrige forhold, som vil kunne inddrages, når betalingsnøglen skal fastlægges. Fordelingsnøglerne vil - i takt med at kravspecifikationen eller projekteringen af banen skrider frem - kunne korrigeres efter anlægsudgiftens nærmere fordeling (skinnekilometre, antal stationer), samt de enkelte interessenters specifikke ønsker til letbanens udformning i den pågældende kommune (tilkøb). I forbindelse med fordelingen af økonomien ved en udvidelse af metroen med en Cityring, har der netop ligget sådanne overvejelser til grund for fordelingen af de kommunale tilskud. Her var basisfordelingen baseret på anlægsudgiften i de delta-gende kommuner, samt et forholdsmæssigt fordelt statstilskud.

Uanset hvordan letbanen organiseres, skal bidragene fastlægges, så gælden som minimum afvikles i takt med at letbanen afskrives. Det bør - afhængigt af organisering af projektet - overvejes at påbegynde betalingen af de offentlige bidrag allerede, når projektet sættes i værk. Anlægsperioden kan så bruges til at konsolidere projektet. Derved bliver den samlede afdragsperiode på ca. 37 år. Det samme princip har ligget til grund for beslutningen om finansieringen af metroudvidelsen. Her indskyder deltagerne principielt al kapital i selskabet på det tidspunkt, hvor projektstart er endeligt besluttet. Da referencen i denne analyse er OPP-modellen,



*Letbanen i Lyngby*

er den mest logiske parallel at beregne størrelsen af det faste årlige bidrag, der skal til for at projektet er endelig forrentet og afdraget ved udløbet af projektperioden.

I fordelingsnøglen vægter de direkte interessenters befolkningstal 100%, mens de indirekte interessenters befolkningstal vægter 50%. For interessenter uden angivelse vægter befolkningstallet 0%. Disse vægte kan i sagens natur tilpasses individuelt, ligesom antallet af faktorer, der fastsætter vægtene kan udvides. I aftaleudkastet til Cityringen er fordelingsnøglen for de kommunale bidrag fastlagt i forhold

<b>Fordelingsnøgle efter nærhed til letbanen og befolkningstal</b>	<b>Indbyg.</b>	<b>Vægt</b>	<b>Andel</b>
<b>Direkte interessenter</b>			
Albertslund	28.146	1,00	14%
Gladsaxe	62.007	1,00	31%
Glostrup	20.785	1,00	10%
Lyngby-Taarbæk	51.611	1,00	26%
<b>Indirekte interessenter</b>			
Brøndby	34.513	0,50	9%
Rødovre	36.312	0,50	9%
<b>Interessenter uden angivelse</b>			
Ballerup	46.759	-	0%
<b>I alt (vægtet)</b>	<b>197.962</b>	<b>5,00</b>	<b>100%</b>

(1) Befolkningstal er per 1. januar 2005 efter det nye danmarkskort  
 (2) Direkte berørte kommuner vægtes med 50% af befolkningstallet  
 Kilde: Danmarks Statistik, Indenrigsministeriet, Deloitte

til fordelingen af anlægsudgifterne mellem København og Frederiksberg med ca. 80/20.

### **Optagelse af lån, opnåelse af supplerende finansiering mv.**

Basisalternativet forudsætter, at kommunerne får den nødvendige adgang til at optage lån til finansieringen i anlægsfasen. En anden forudsætning er, at der fastlægges en fornuftig afdragspolitik, så gælden som minimum afdrages i takt med at letbanen afskrives.

Driftsfasen byder ikke på samme problemstilling, da analysen viser, at der må forventes at være et lille overskud af letbanens primære drift – dvs. før forrentning og afdrag af selve investeringen.

Ved OPP er der ikke noget direkte behov for kommunal lånoptagelse, men det vil efter alt at dømmes være nødvendigt at sikre de deltagende kommuner en dispensation fra lånebekendtgørelsens deponeeringskrav.

Grundsalg, stigende indtægter fra grundskyld og dækningsafgifter gennem stigende jordpriser mv. er oplagte kilder til at skaffe supplerende finansiering til letbanen.

Regionplan 2005 indeholder muligheder for at byfortætte langs Ring 3. HUR har sat en analyse i gang, som med udgangspunkt i et område ved Gladsaxe Trafikplads, vil give en vurdering af disse muligheder. Den mulige økonomiske betydning for den enkelte interessent skal dog vurderes grundigt. Bl.a. fordi skattestoppet og ændringerne i udligningsordningerne kan have store konsekvenser for det reelle økonomiske udbytte – og dermed for værdien som finansieringselement.



Københavns Amt  
Stationsparken 27  
2600 Glostrup