



Til interessenterne i Hovedstadens Letbane:

Region Hovedstaden  
Lyngby-Taarbæk Kommune  
Gladsaxe Kommune  
Herlev Kommune  
Rødovre Kommune  
Glostrup Kommune  
Albertslund Kommune  
Brøndby Kommune  
Høje-Taastrup Kommune  
Hvidovre Kommune  
Vallensbæk Kommune  
Ishøj Kommune

**Indkaldelse af interessenterne til ekstraordinært interessentskabsmøde i Hovedstadens Letbane den 22. juni 2023 kl. 09.00 - 11.00**

Selskabets har foretaget en revidering af projektets anlægsbudget. Forøgelsen af anlægsbudgettet betyder, at Region Hovedstaden og hver af de kommunale ejere fra 2025 skal bidrage med en årlig ekstrabetaling. Dette kræver interessenternes godkendelse.

Interessentskabsmødet er Hovedstadens Letbanes øverste myndighed, og interessenterne (de 11 kommuner og regionen) udøver deres beføjelser på interessentskabsmøderne. Interessenterne har beføjelse til at træffe beslutning om ethvert forhold vedrørende Hovedstadens Letbane på interessentskabsmøderne.

./. Materiale til mødet fremsendes sammen med denne indkaldelse.

Mødet afholdes i direkte forlængelse af kvartalsmødet og mødet i Borgmesterforum og på Gladsaxe Rådhus, Rådhus Allé 7, 2860 Søborg.

Med venlig hilsen

Johan Emil Settergren

**Hovedstadens  
Letbane**

Metrovej 5  
DK-2300 København S  
dinletbane.dk

T +45 3311 1700  
E info@dinletbane.dk

2023-06-06





Til formandskabet i Hovedstadens Letbane:

Jakob Thomasen, formand  
Trine Græse, næstformand  
Nicolai Kampmann, næstformand

**Indkaldelse af formandskabet til ekstraordinært interessentskabsmøde i Hovedstadens Letbane den 22. juni 2023 kl. 09.00 – 11.00**

Selskabets har foretaget en revidering af projektets anlægsbudget. Forøgelsen af anlægsbudgettet betyder, at Region Hovedstaden og hver af de kommunale ejere fra 2025 skal bidrage med en årlig ekstrabetaling. Dette kræver interessenternes godkendelse.

Interessentskabsmødet er Hovedstadens Letbanes øverste myndighed, og interessenterne (de 11 kommuner og regionen) udøver deres beføjelser på interessentskabsmøderne. Interessenterne har beføjelse til at træffe beslutning om ethvert forhold vedrørende Hovedstadens Letbane på interessentskabsmøderne.

./. Dagsorden og materiale fremsendes sammen med denne indkaldelse.

Mødet afholdes i direkte forlængelse af kvartalsmødet og mødet i Borgmesterforum og på Gladsaxe Rådhus, Rådhus Allé 7, 2860 Søborg.

Med venlig hilsen

Johan Emil Settergren

**Hovedstadens  
Letbane**

Metrovej 5  
DK-2300 København S  
dinletbane.dk

T +45 3311 1700  
E info@dinletbane.dk

2023-06-06





## Ekstraordinært interessentskabsmøde den 22. juni 2022

*Afholdes på Gladsaxe Rådhus, Rådhus Allé 7, 2860 Søborg kl. 09.00 – 11.00.*

*Der afholdes ekstraordinært interessentskabsmøde umiddelbart efter kvartalsmøde nr. 27 og møde i Borgmesterforum.*

<b>Dagsordenspunkt</b>	<b>Bilag</b>
1 Velkomst og godkendelse af dagsorden	-
2. Ny totaløkonomi for Hovedstadens Letbane I/S	EI-02-01
- Opdateret langtidsbudget for Hovedstadens Letbane I/S	EI-02-02
- Hovedstadens Letbanes langtidsbudget 2023	EI-02-03
- Nyt anlægsbudget	EI-02-04
- Revideret driftsbudget	EI-02-05
3. Evt.	-





## Ny totaløkonomi for Hovedstadens Letbane I/S

### Indstilling

./ Det indstilles, at ejerne godkender

- en forøgelse af anlægsbudgettet for letbanen med 1,1 mia. kr. inkl. reserver.
- at ejernes samlede årlige indbetalinger til selskabet fra og med 2025 til finansiering af anlægget forhøjes med 33 mio. kr.
- at selskabet i tilknytning hertil lægger det opdaterede langtidsbudget til grund for det videre arbejde med færdiggørelsen af anlægget af Letbanen.

### Baggrund

Siden Hovedstadens Letbane I/S blev stiftet i 2014 har det været planlagt, at selskabets skal opdatere ejernes betalingsplaner på baggrund af opdaterede budgetter, jf. selskabets vedtægt §5, afsnit 5.1:

*”Betalingsplanen opdateres senest et år før ibrugtagningen af letbanen i Ring 3 til passagerdrift. Samtidig fastlægges de involverede kommuners indbyrdes økonomiske rettigheder og forpligtelser i forhold til overskud/underskud af drift og vedligeholdelse af letbanen i Ring 3 efter ibrugtagning af letbanen til passagerdrift. Region Hovedstadens andel er defineret i pkt. 4.”*

Dertil kommer, at der siden udmeldingen om letbaneprojektets nye risikobillede og forventninger til de økonomiske konsekvenser fra december 2022 har været arbejdet for at kunne levere et revideret anlægsbudget, som har været genstand for ekstern granskning inden bestyrelsesmødet.

Dette er gjort med det formål at sikre et revideret langtidsbudget, som kan realisere en færdiggørelse af projektet indenfor gældende tidsplan og for at kunne præsentere ejerkredsen for et beslutningsgrundlag, som skaber grundlag for de nødvendige ejerbeslutninger om nye betalingsaftaler til at sikre selskabets nye langtidsbudget.

### Ny totaløkonomi for Hovedstadens Letbane

Selskabet har opdateret langtidsbudgettet på baggrund af ændrede finansieringsforudsætninger, et nyt anlægsbudget, en ny passagerprognose og et driftsbudget. Forudsætningerne i den opdaterede langtidsøkonomi indebærer, at selskabet for at kunne tilbagebetale den øgede gæld som følge af det forhøjede anlægsbudget, har behov for, at ejerne forhøjer deres årlige indbetalinger til finansiering af anlægget.

Forhøjelsen af indbetalingerne til dækning af anlægsfordyrelsen udgør i alt 33 mio. kr. årligt fra 2025 fordelt med 19 mio. kr. årligt fra 2025-2066 fra kommunerne og 14 mio. kr. årligt fra regionen i perioden fra 2025-2069.



### **Nyt langtidsbudget – ændrede finansieringsforudsætninger**

Hovedstadens Letbanes langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. I forbindelse med arbejdet med etablering af et nyt budgetgrundlag, som muliggør, at der er finansiering til at færdiggøre letbaneprojektet indenfor den fastlagte tidsplan, har selskabet revurderet de heri gældende finansieringsforudsætninger for den samlede langtidsøkonomi.

Dette har resulteret i, at der med nærværende opdatering ændres på to forhold i basisforudsætningerne til langtidsbudgettet: En forlængelse af tilbagebetalingstiden fra 2059 til 2069 under forudsætning af godkendelse fra staten, da dette kræver lovændring i lov om letbane på Ring 3, og en nedsættelse af den langsigtede renteforudsætning fra 6 pct. nominelt til 5 pct. nominelt.

### **Nyt anlægsbudget**

Det reviderede anlægsbudget er udarbejdet under forudsætning af, at resterende reserver fra det oprindelige anlægsprojekt frigives. Disse reserver er således indarbejdet i budgettet, hvilket finansieringen hertil også er baseret på.

De nødvendige ændringer i anlægsbudgettet er opgjort for hhv. Anlæg-A og Anlæg-D. Og resultatet er en forøgelse af anlægsbudgettet på 1,1 mia. kr. inkl. nye anlægsreserver til anlæg-A. Systematikken svarer til den, der kendes fra Ny Anlægsbudgettering (NAB), og reserverne udgør samlet 298 mio. kr., som altså indgår i den samlede anlægsforøgelse på 1,1 mia. kr.

Selskabet har fået gennemført en ekstern granskning af det reviderede budget, - særligt med henblik på at vurdere størrelsesordenen af de genetablerede anlægsreserver. Anbefalingerne fra den eksterne granskning er indarbejdet i anlægsbudgettet.

Det reviderede budget er udarbejdet med udgangspunkt i en uændret tidsplan for anlægsarbejdernes færdiggørelse.

### **Driftsbudget – indtægter og udgifter**

Selskabet har lavet et fremtidigt driftsbudget. Det fremgår af det samlede driftsresultat for perioden 2025 – 2069, at nettodriftsresultatet bliver positivt fra år 2041 og frem. De første år efter åbning forventes et negativt driftsresultat.

### **Kommende proces**

Såfremt interessentskabet godkender det nye anlægsbudget, indstilles det sammen med ejernes opdaterede betalingsplaner til godkendelse hos ejerne. Det forventes, at denne proces i de 11 ejerkommuner og Region Hovedstaden vil være afsluttet i 4. kvartal 2023.

Herefter vil selskabet betegne 2030 som et fikspunkt for, hvornår selskabet igen vurderer projektets totaløkonomi og evt. foretager justeringer i langtidsbudgettet. Årene efter ibrugtagning af banen frem til 2030 vil herefter blive refereret til "ibrugtagningsårerne". Dermed vil selskabet skabe ro om totaløkonomien for projektet, og forventningsafstemme med ejerne, at næste mulige revision af økonomien sker, når projektet er på den anden side af anlægsfase; når banen har været i drift i noget tid; afklaring om evt. voldgiftssager og et klart billede af, hvordan driften af letbanen forløber ift. passagertal osv.





## Opdateret langtidsbudget for Hovedstadens Letbane I/S

Hovedstadens Letbanes langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. I forbindelse med arbejdet med etablering af et nyt budgetgrundlag, som muliggør, at der er finansiering til at færdiggøre letbaneprojektet indenfor den fastlagte tidsplan, har selskabet revurderet de heri gældende finansieringsforudsætninger for den samlede langtidsøkonomi. Dette har resulteret i, at der med nærværende opdatering ændres på to forhold i basisforudsætningerne til langtidsbudgettet.

### **Ændrede basisforudsætninger**

#### *Forlængelse af tilbagebetalingstiden*

Selskabets gældende langtidsøkonomi er baseret på forudsætningen ved stiftelsen af selskabet, hvorefter selskabet skal blive gældfrit i 2059. I den forbindelse fremgår det af bemærkningerne til loven, at økonomien er tilrettelagt, så ejernes andel af anlægsgælden skal være tilbagebetalt i løbet af 40 år fra tidspunktet for lånoptagelse. Det er her ligeledes fastlagt, at parterne foretager indbetalinger frem til henholdsvis 2056 for kommunerne og 2059 for Regionen.

Selskabets ejere har i maj 2023 rettet henvendelse til Transportministeriet med henblik på at få forlænget denne periode med 10 år. Dette bl.a. under hensyntagen til, at anlægget vurderes at have en levetid der rækker ud over afdragsperioden, også ved den ønskede forlængelse heraf. Det er forventningen, at ejerne vil modtage svar fra ministeriet efter sommer.

Det opdaterede langtidsbudget er baseret på den forudsætning, at ejerne får godkendt forlængelsen af tilbagebetalingstiden, hvorfor selskabet herefter forudsættes at være gældfrit i 2069.

Såfremt ejernes anmodning afvises eller kun delvis godkendes, vil selskabet vende tilbage med en revideret opdatering af langtidsbudgettet.

#### *Nedsættelse af langsigtet renteforudsætning*

Selskabets gældende langtidsøkonomi er baseret på en forudsætning om en langsigtet realrenteforventning på 4 pct. (nominelt 6 pct.). Denne lidt konservative forudsætning har været gældende siden stiftelsen af selskabet og har været anvendt med henblik på at virke stabiliserende for selskabets langtidsøkonomi. Selskabet har efterfølgende lavet aftaler om renteafdækning for ca. 2/3 gælden, og renteforudsætningen har derfor alene effekt på den resterende 1/3 af gælden.

De aktuelle renteforventninger i markedet ligger pt. under den gældende renteforudsætning på 6 pct. nominelt. Således er Finansministeriets langsigtede renteforventning – der anvendes som renteforudsætning i Metroselskabets langtidsøkonomi – på nuværende tidspunkt nede på 4 pct.



Under hensyntagen til at selskabets tilbagebetalingstid imidlertid ikke må ændres (forlænges) over årene, jf. ovenfor, anbefales det ikke at indregne Finansministeriets renteforventninger i langtidsbudgettet, da disse netop vil kunne variere og dermed have stor indvirkning på selskabets tilbagebetalingshorisont.

Det er selskabets vurdering, at forudsætningsrenten med rimelighed vil kunne nedsættes med op til 1 procentpoint og samtidig inkludere en nødvendig risikomargin til dækning af løbende udsving i markedsrenterne.

Det opdaterede langtidsbudget er baseret på den forudsætning, at den langsigtede realrenteforventning er på 3 pct., svarende til en nominel renteforventning på 5 pct.

### **Opdaterede budgetforhold**

I det opdaterede langtidsbudget er indregnet det nye samlede anlægsbudget for letbanen på i alt 9.281 mio. kr. I forhold til tidligere svarer dette til en forhøjelse på i alt 1.100 mio. kr. inklusive reserver.

Ligeledes er langtidsbudgettet opdateret med det reviderede driftsbudget. Driftsbudgettet opdeles i en indtægtsside og en udgiftsside. Indtægtssiden består af selskabets fremtidige forventede indtægter, hvor passagertal og afregning pr. passager er bestemmende for størrelsen. Udgiftssiden består af selskabets fremtidige forventede udgifter til driftsoperatøren, udgifter til el, driftsorganisationen m.v.

Endelig er der i det opdaterede langtidsbudget indarbejdet en reserve til imødegåelse af udfordringer ifm. idriftsættelsen og den første driftsperiode samt evt. udestående anlægsforhold. Der er til dette formål afsat en anlægsreserve/ibrugtagingsreserve til den indledende driftsperiode på i alt 125 mio. kr.

### **Resulterende økonomi**

Med udgangspunkt i ovenstående har selskabet opdateret langtidsbudgettet, der viser at selskabets maksimale gæld nås i 2037, hvor den er på ca. 7,6 mia. kr. i løbende priser. Selskabet forventes at være gældfrit i 2069.

Forudsætningerne i den opdaterede langtidsøkonomi indebærer, at selskabet for at kunne tilbagebetale den øgede gæld som følge af det forhøjede anlægsbudget, har behov for, at ejerne forhøjer deres årlige indbetalinger til finansiering af anlægget. Forhøjelsen af indbetalingerne udgør i alt 33 mio. kr. årligt fra 2025 fordelt med 19 mio. kr. årligt fra 2025-2066 fra kommunerne og 14 mio. kr. årligt fra regionen i perioden fra 2025-2069.

Selskabets ejere betaler allerede i dag indskud til finansiering af anlægsomkostningerne i henhold til indgåede betalingsaftaler i forbindelse med stiftelsen af selskabet. Det er disse indbetalinger, der forudsættes forhøjet fra og med 2025. Der ændres ikke i de aftalte betalinger i 2023 og 2024.

Fra 2025 påbegynder ejerne herudover, som det også var forudsat ved stiftelsen at foretage indbetalinger til finansiering af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer inkl. reinvesteringer. Der ændres ikke på størrelsen af disse indbetalinger, der løber, indtil selskabet er gældfrit.





## Hovedstadens Letbanes langtidsbudget 2023

Hovedstadens Letbanes langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet.

### Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

#### Anlægsomkostninger

1. Anlægsomkostningerne til etablering af en letbane på Ring 3 er fastlagt med udgangspunkt i det godkendte reviderede anlægsbudget for gennemførelse af letbanen på Ring 3 fra juni 2023. Totaludgiften er på 7.584 mio. kr. i 2023-priser.
2. Reinvesteringerne i forbindelse med letbanen på Ring 3 er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 36 mio. kr. og hvert 25. år 1.016 mio. kr. i 2023-priser.

#### Driftsrelaterede anlægsinvesteringer

3. De driftsrelaterede anlægsinvesteringer i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3 er fastlagt med udgangspunkt i det godkendte reviderede anlægsbudget for gennemførelse af letbanen på Ring 3 fra juni 2023. Dette budget er på 1.697 mio. kr. i 2023-priser.

#### Driftsresultat

4. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. I perioden 2025-2030 er der forudsat et trafikalt passagerindsving.
5. Ved takstforudsætningerne er der taget udgangspunkt i den realiserede passagerøkonomi i 2022 for buslinje 300S. Den gennemsnitlige pris pr. passager er fremskrevet med en forventet takstudvikling ud fra forventningerne i Konvergensprogram 2022 og Transportøkonomiske enhedspriser.
6. Driftsudgifterne er estimeret med udgangspunkt i de indgåede drifts- og vedligeholdelseskontrakter. Til imødegåelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af letbanen er der indarbejdet en årlig driftsreserve.



### Finansiering

7. Ejernes årlige indbetalinger til finansiering af anlægsomkostninger er baseret på de indgåede betalingsaftaler i forbindelse med selskabets stiftelse. Betalingerne til og med 2024 udgør 75 mio. kr. samlet for kommunerne og 64 mio. kr. for Region Hovedstaden.

De årlige indbetalinger er fra og med 2025 forhøjet på baggrund af det reviderede anlægsbudget, så kommunernes samlede årlige betaling herefter udgør 94 mio. kr. og regionens betaling udgør 78 mio. kr. i 2023-priser. Indbetalingerne løber frem til 2066 for kommunerne og frem til 2069 for regionen.

8. Ved letbanens overgang til passagerdrift er indarbejdet en årlig indbetaling til finansiering af driftsrelaterede anlægsinvesteringer inkl. reinvesteringer. Kommunernes samlede årlige betaling udgør 56 mio. kr. i 2023-priser, og Region Hovedstadens årlige betaling udgør 43 mio. kr. i 2023-priser. Indbetalingerne løber indtil selskabet er gældfrit.

### Øvrige forhold

9. Letbanen er momsregistreret, hvorfor selskabets nettoindtægter fra drift af letbanen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af letbanen afløftes.
10. Ved forrentning af gæld tages højde for selskabets aftaler om renteafdækning. Gæld ud over renteafdækning forrentes med en realrente på 3 pct. p.a. På kort sigt tages desuden hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.
11. Det forudsættes, at alle priser efter 2023 stiger med 2 pct. p.a.

## Langtidsbudget for 2023 for Hovedstadens Letbane - juni 2023

(mio.kr.) løbende priser

Realrente (gæld) 3 pct.

Inflation 2 pct.

Årstal	Indbetalinger til finansiering af anlægsinvesteringer			Anlægs-omk.	Drifts-inv.	Indbetalinger til finansiering af driftsinvesteringer		Drifts-indtægter	Drifts-udgifter	Drifts-resultat	Likviditet	Rente	Bevægelse	Netto-gæld primo	Netto-gæld ultimo
	Staten	Region	Kommuner			Region	Kommuner								
2022	167	56	67	-1.058	-78	0	0	0	0	0	846	-57	-903	-733	-1.636
2023	166	61	72	-2.842	-330	0	0	0	0	0	2.874	-50	2.924	-1.636	-4.561
2024	0	65	77	622	485	0	0	0	0	0	966	-104	-1.070	-4.561	-5.631
2025	0	81	98	616	-376	45	58	22	-153	-132	842	-146	-988	-5.631	-6.619
2026	0	82	100	0	0	46	59	44	-301	-257	30	-171	-142	-6.619	-6.761
2027	0	84	102	0	0	46	60	79	-307	-229	64	-175	-111	-6.761	-6.872
2028	0	86	104	0	0	47	61	118	-318	-200	98	-239	-141	-6.872	-7.013
2029	0	87	106	0	0	48	63	158	-332	-174	131	-245	-114	-7.013	-7.127
2030	0	89	108	0	0	49	64	202	-347	-145	165	-251	85	-7.127	-7.212
2031	0	91	110	0	0	50	65	218	-344	-126	191	-254	63	-7.212	-7.276
2032	0	93	112	0	0	51	66	233	-353	-120	203	-270	68	-7.276	-7.343
2033	0	95	115	0	0	52	68	248	-362	-114	215	-273	58	-7.343	-7.402
2034	0	97	117	0	0	53	69	264	-372	-108	228	-276	48	-7.402	-7.450
2035	0	98	119	46	0	54	70	280	-381	-102	196	-279	84	-7.450	-7.533
2036	0	100	122	0	0	56	72	297	-378	-82	268	-282	14	-7.533	-7.547
2037	0	102	124	0	0	57	73	314	-388	-74	283	-297	14	-7.547	-7.561
2038	0	105	127	0	0	58	75	332	-398	-66	298	-297	1	-7.561	-7.560
2039	0	107	129	0	0	59	76	351	-409	-58	313	-296	17	-7.560	-7.543
2040	0	109	132	0	0	60	78	370	-379	-9	369	-312	58	-7.543	-7.485
2041	0	111	134	0	0	61	79	380	-367	13	399	-308	91	-7.485	-7.394
2042	0	113	137	0	0	63	81	390	-360	30	424	-303	121	-7.394	-7.273
2043	0	115	140	0	0	64	83	400	-367	32	434	-297	138	-7.273	-7.136
2044	0	118	143	0	0	65	84	410	-375	35	445	-289	155	-7.136	-6.980
2045	0	120	146	56	0	66	86	421	-383	38	400	-283	117	-6.980	-6.863
2046	0	122	148	0	0	68	88	432	-391	40	467	-275	191	-6.863	-6.672
2047	0	125	151	0	0	69	89	443	-400	43	478	-280	198	-6.672	-6.474
2048	0	127	154	0	0	70	91	454	-408	46	490	-270	219	-6.474	-6.255
2049	0	130	157	0	0	72	93	466	-417	49	502	-259	243	-6.255	-6.012
2050	0	133	161	-1.734	0	73	95	478	-426	52	1.220	-311	1.532	-6.012	-7.544
2051	0	135	164	0	0	75	97	490	-435	56	526	-334	192	-7.544	-7.351
2052	0	138	167	0	0	76	99	503	-444	59	539	-324	215	-7.351	-7.136
2053	0	141	170	0	0	78	101	516	-454	62	552	-313	239	-7.136	-6.897
2054	0	143	174	0	0	79	103	529	-463	66	565	-301	265	-6.897	-6.633
2055	0	146	177	68	0	81	105	543	-473	70	511	-289	222	-6.633	-6.411
2056	0	149	181	0	0	83	107	557	-483	73	593	-306	287	-6.411	-6.123
2057	0	152	185	0	0	84	109	571	-493	77	607	-291	316	-6.123	-5.807
2058	0	155	188	0	0	86	111	585	-504	81	622	-275	347	-5.807	-5.459
2059	0	158	192	0	0	88	113	600	-515	86	637	-257	380	-5.459	-5.079
2060	0	162	196	0	0	89	116	616	-526	90	652	-238	415	-5.079	-4.665
2061	0	168	204	0	0	93	120	644	-548	96	682	-216	465	-4.665	-4.199
2062	0	171	208	0	0	95	123	660	-559	101	698	-193	505	-4.199	-3.694
2063	0	175	212	0	0	97	125	677	-571	106	715	-167	548	-3.694	-3.146
2064	0	178	216	0	0	99	128	694	-583	111	732	-139	593	-3.146	-2.553
2065	0	182	221	84	0	101	130	712	-596	116	665	-111	554	-2.553	-1.999
2066	0	186	225	0	0	103	133	730	-608	121	768	-81	687	-1.999	-1.312
2067	0	189	0	0	0	105	136	748	-621	127	556	-52	505	-1.312	-808
2068	0	193	0	0	0	107	138	767	-634	133	571	-26	545	-808	-263
<b>2069</b>	<b>0</b>	<b>197</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>141</b>	<b>786</b>	<b>-648</b>	<b>138</b>	<b>585</b>	<b>1</b>	<b>587</b>	<b>-263</b>	<b>324</b>
2070	0	0	0	0	0	0	0	806	-611	195	195	17	212	324	536



## Ny anlægsbudget

### Baggrund

Selskabet har siden udmeldingen om letbaneprojektets nye risikobillede og forventninger til de økonomiske konsekvenser fra bestyrelsesmødet den 1. december 2022 arbejdet for at kunne levere et revideret anlægsbudget, som har været genstand for ekstern granskning af en uvildig 3. part, inden sommerferien.

Selskabet har bearbejdet det eksisterende anlægsbudget mhp. at skabe et grundlag for bestyrelsens godkendelse af et revideret anlægsbudget og efterfølgende de nødvendige ejerbeslutninger om et nyt langtidsbudget for projektet. Når det reviderede langtidsbudget og de heraf reviderede betalingsaftaler med ejerne er godkendt på interessentskabsmødet, vil selskabet lægge det reviderede anlægsbudget til grund for færdiggørelsen af anlægget af letbanen i 2025.

Herefter vil selskabet benytte 2030 som et fikspunkt for, hvornår selskabet igen opgør projektets totaløkonomi. Herunder de endelige udgifter til anlægget inkl. evt. voldtgiftssager osv.

Det reviderede anlægsbudget er forhøjet med 1.100 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget. Heri indgår nye reserver på 298 mio. kr. Det samlede reviderede anlægsbudget for Anlæg-A og Anlæg-D er hermed på 9.281 mio. kr.

### Forudsætninger

Det reviderede anlægsbudget er udarbejdet under forudsætning af, at resterende reserver fra det oprindelige anlægsprojekt frigives og anvendes. Disse reserver er således indarbejdet i budgettet.

De nødvendige ændringer i anlægsbudgettet er opgjort for hhv. Anlæg-A og Anlæg-D. I Anlæg-A er desuden etableret nye anlægsreserver K1 og K2, som er fordelt med 1/3 til K1 og 2/3 til K2. Systematikken svarer til den, der kendes fra ny anlægsbudgettering.

### Ekstern granskning

Selskabet har fået gennemført en ekstern granskning af det reviderede budget ved det rådgivende firma WSP, som bl.a. har været involveret i Odense Letbane. Granskningen er blevet gennemført med særligt fokus på at vurdere størrelsesordenen af de genetablerede anlægsreserver.

Oprindeligt havde selskabet vurderet de nødvendige, nye anlægsreserver til 248 mio. kr. I WSP's granskning anbefales en yderligere udvidelse af K1/K2 reserverne med ca. 130 mio. kr. Da en del af denne anbefalede forøgelse af anlægsreserven allerede før granskningen var indarbejdet i det reviderede budget, er konsekvensen af WSP's anbefaling reelt en forøgelse på ca. 50 mio. kr.



Selskabet har valgt at følge WSP's anbefaling og har derfor indarbejdet en samlet anlægsreserve på 298 mio. kr. hvilket medfører, at det samlede anlægsbudget er opskrevet med 1.100 mio. kr.

Det reviderede budget er udarbejdet med udgangspunkt i en uændret tidsplan for anlægsarbejdernes færdiggørelse.

### Gældende- og revideret anlægsbudget

Anlæg A (totaludgift, mio. kr.)			
	Ekst. budget 2023	Revideret budget	Tillæg
Bygge- og anlægsarbejder	3.152	3.985	833
Transportsystem	1.473	1.659	186
Andre arbejder	675	798	123
Rådgivere	609	648	39
Byggeledelse, tilsyn mv.	412	560	148
<b>Ring 3</b>	<b>6.321</b>	<b>7.650</b>	<b>1.329</b>
Tilkøbsrefusioner	-273	-364	-91
<b>Ring 3 basisbudget</b>	<b>6.048</b>	<b>7.286</b>	<b>1.238</b>
Reserve, ekst. K1/ny K1	16	100	84
<b>Anlægsoverslag</b>	<b>6.064</b>	<b>7.386</b>	<b>1.322</b>
Reserve, ekst. K2/ny K2	420	198	-222
<b>Anlægsoverslag inkl. korrektionsreserver</b>	<b>6.484</b>	<b>7.584</b>	<b>1.100</b>

#### Note:

Tillæg anlæg A beregnes som (1329-91-420-16=802)

Anlæg D (totaludgift, mio. kr.)			
	Budget 2023	Revideret budget	Tillæg
Transportsystem	1.425	1.435	10
Andre arbejder	7	7	0
Rådgivere	88	88	0
Byggeledelse, tilsyn mv.	92	127	35
Pulje uforudsete udgifter	54	9	-45
<b>Ring 3</b>	<b>1.666</b>	<b>1.666</b>	<b>-</b>
Tilkøbsrefusioner	31	31	0
<b>Anlægsoverslag</b>	<b>1.697</b>	<b>1.697</b>	<b>-</b>

### De væsentligste ændringer i budgettet for Anlæg-A

#### Bygge- og anlægsarbejder

I forbindelse med budgetarbejdet har selskabet evalueret rejste krav og herunder vurderet værdisætningen af disse. Baseret på de hidtidige erfaringer med kontrakterne og deres respektive entreprenører, har selskabet desuden indarbejdet et bedste bud på mulige omkostninger til dækning af fremtidige krav, herunder omkostninger til en acceleration af tidsplanen, hvis dette skulle vise sig nødvendigt. Den samlede konsekvens af ovenstående medfører en opskrivning af budgetposten "Bygge- og anlægsarbejder" med 833 mio. kr., fra 3.152 til 3.985 mio. kr.

#### Transportsystem

Omfanget af parallelle arbejder og generelle grænsefladeproblemer mellem CW-entreprenørerne og TS-entreprenøren er de væsentligste årsager til en opskrivning af budgetposten "Transportsystemer" med 186 mio. kr. Det omfatter en vurdering af de potentielle de følgevirkninger heraf.

#### Andre arbejder (primært jordhåndtering)

Udgifter til deponering af overskudsjord er steget med op til en faktor syv. Da der er stor usikkerhed om både mængder, jordklassificeringer og enhedspriser er budgetposten "andre arbejder" opskrevet med 123 mio. kr.





### Rådgivere

Som konsekvens af de mange ændringer i tidsplanerne har det været nødvendigt at ændre og forlænge et stort antal ekspropriationer. Dette er en medvirkende årsag til, at budgetposten "Rådgivere" er opskrevet med 39 mio. kr.

### Byggeledelse, tilsyn m.v.

Projektets kompleksitet med et ekstraordinært stort antal interessenter (ejere, miljømyndigheder, vejmyndigheder, andre myndigheder, naboer, trafikanter, antallet af kontrakter etc.) har vist sig overordentligt krævende. Håndteringen har og vil derfor krævet en langt større organisation end forventet. Dette er årsagen til, at budgetposten "Byggeledelse, tilsyn mv." er blevet opskrevet med 148 mio.kr.

Erfaringstal fra andre store anlægsprojekter viser, at der skal benyttes ca. 8 pct. af det samlede anlægsbudget til bygherreorganisation. Med den aktuelle opskrivning indgår andelen hertil med lidt under 8 pct. Det skal herudover bemærkes, at WSP i sin eksterne granskning specifikt har peget på, at der bør budgetteres med 7 pct. – 8 pct. til bygherreorganisation. Det nye anlægsbudget efterlever således denne anbefaling.

### Tilkøb

Budgetposten vedr. "Tilkøbsrefusioner" er i det væsentligste en udligningspost i forbindelse med ejertilkøb.

### Reserver

Budgetpost "Reserve K1" er opskrevet med 84 mio. kr. til 100 mio. kr., jævnfør afsnittet vedrørende ekstern granskning.

Budgetposten "Reserve K2" er nedskrevet med 222 mio. kr. til 198 mio. kr., jævnfør også her afsnittet vedrørende ekstern granskning. Årsagen, til at der er tale om en nedskrivning, er, at den oprindelige korrektionsreserve på 420 mio. kr. er forudsat frigivet og indarbejdet i det samlede budget. Den reelle nye K2-reserve er på 198 mio. kr.

### **De væsentligste ændringer i Anlæg-D**

Det vurderes ikke nødvendigt at ændre det samlede anlægsbudget for Anlæg-D. Det er selskabets anbefaling, at der flyttes 45 mio. kr. fra budgetposten "pulje med uforudsete udgifter" til "Transportsystemer" og "Byggeledelse, tilsyn mv." med hhv. 10 mio. kr. og 35 mio. kr.

De 10 mio. kr. til budgetpost "transportsystemer" er nødvendige for at sikre nødvendig arbejdskapital i forbindelse med løbende afklaring omkring tillægs-/ændringsarbejder.

Opskrivningen med 35 mio. kr. til budgetposten for "Byggeledelse, tilsyn mv." kan som ved Anlæg-A tilskrives projektets kompleksitet. Ved denne opskrivning er omkostningen til bygherreorganisation fortsat under 8 pct.





## Revideret driftsbudget

I forbindelse med orienteringen om behov for øget anlægsbudget i december 2022 blev det aftalt, at der samtidig med fremlæggelse af det reviderede anlægsbudget også skulle indgå nyt driftsbudget. Nedenfor redegøres indledningsvist for det samlede resultat. Derefter gennemgås hhv. passagerprognose og driftsindtægter og dernæst budget for driftsomkostninger.

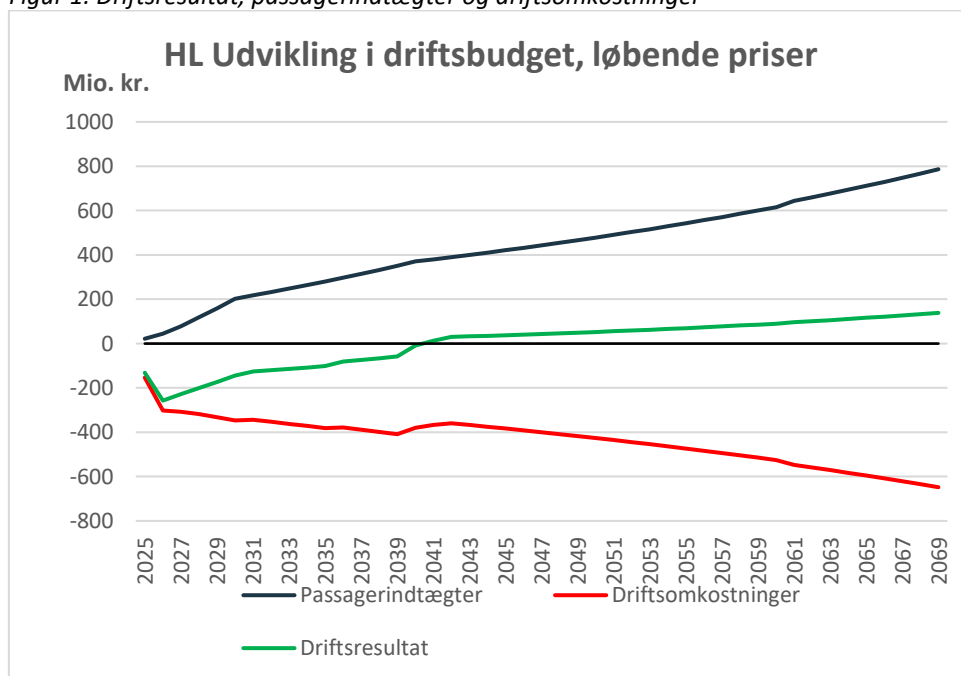
### Samlet resultat

Det samlede driftsresultatet for perioden 2025 – 2069 er vist i nedenstående figur 1. Det fremgår, at nettodriftsresultatet bliver positivt fra år 2041 og frem. De første år efter åbning forventes et negativt driftsresultat.

På indtægtssiden er der budgetteret med en tilvænningsperiode (indsvingsprofil) for passagertallet på fem år.

På omkostningssiden er der efter 2040 er indlagt en forventning om en besparelse som opnås ved en forbedret pris for drift og vedligehold af banen, når denne genudbydes første gang efter driftsstart.

Figur 1: Driftsresultat, passagerindtægter og driftsomkostninger



## Driftsindtægter

### Baggrund

Et væsentligt input til selskabets langtidsbudget er forventninger til antallet af fremtidige passagerer og de billetindtægter som selskabet får for de kunder, som rejser med letbanen.



Forventningerne til fremtidige antal af rejser opgøres i letbanens passagerbudget, som er beskrevet i afsnittet "Ny passagerprognose". Forventningerne til den fremtidige billetindtægt er beskrevet i afsnittet "Forventning til indtægt pr. rejse", som er forventningen til den gennemsnitlige indtægt pr. rejse.

### **Ny passagerprognose**

Passagerprognosen indgår som en del af selskabets langtidsbudget. For at tage højde for den seneste byudvikling, samt den udvikling der forventes fremadrettet, har det været forudsat, at der frem mod åbning af letbanen skulle udarbejdes ny passagerprognose. Der skal naturligvis tages forbehold for, at det er en prognose, som rækker en længere årrække ud i fremtiden og med den usikkerhed, som knytter sig til forudsætningerne og modellens evne til at forudsige fremtiden. Den seneste passagerprognose blev godkendt i 2013 i forbindelse med "Udredning om Letbane i Ring 3".

### Resultat af ny passagerprognose

I prognosen er der beregnet at være 3,7 mio. rejser med letbanen i år 2026 stigende til 14,7 mio. rejsende i år 2040. Herefter er der i prognosen ikke forventet yderligere passagervækst i langtidsbudgettets tidshorisont.

På baggrund af erfaringer fra andre nyåbnede letbanelinjer i Danmark har Hovedstadens Letbane forudsat en tilvænningsperiode (indsvingsprofil) til letbanen på fem år. Selskabet har haft dialog med både Odense og Aarhus Letbane, der begge har konstateret, at det tager lang tid, før det fulde passagerpotentiale kan opnås.

Ligeledes er forventningen til passagertallet i letbanens første fulde driftsår også baseret på erfaringerne fra Odense og Aarhus, hvorfor antallet af passagerer er det samme som det realiserede passagertal i busserne i 2022, der kører på Ring 3. Herefter forventes en løbende effekt af et bedre og mere effektiv transportsystem (frekvens, hastighed og komfort).

### OTM-modellen (Ørestads-Trafik-Model)

Til at estimere det fremtidige passagertal for Hovedstadens Letbane er benyttet OTM-modellen (Ørestad-Trafik-Model). OTM er en regional trafikmodel som er udviklet til særligt at udarbejde trafik- og passagerprognoser inden for hovedstadsområdet. Samme model blev også anvendt til udarbejdelse af prognosen tilbage i 2012. OTM udvikles løbende hvorfor udarbejdelsen af den nye passagerprognose er sket i OTM version 7.3. Selskabets ejere har deltaget i arbejdet. Endvidere har et ekspertpanel bestående af anerkendte danske trafikforskere givet input, og der har været tilknyttet ekstern rådgiver.

OTM beregner de trafikale effekter på baggrund af en række parametre og forudsætninger. Blandt de mest betydende forudsætninger for beregning af passagerprognosen for Hovedstadens Letbane er befolknings- og arbejdspladsudvikling, øvrigt kollektivt trafiknet, transportomkostninger og bilejerskab.

Trafikmodellen beregner trafikken og passagermængderne for et givent år. I beregningerne af passagerprognosen er 2026 og 2040 valgt som prognoseår.



### Anvendte forudsætninger

I nedenstående beskrives kort udvalgte forudsætninger anvendt i passagerprognosen. Forudsætningerne i passagerprognosen tager udgangspunkt i autoritative kilder, som f.eks. Finansministeriet, Transportministeriet og Danmarks Statistik. En undtagelse er dog befolknings- og arbejdspladsudviklingen, hvor der for befolkningsudviklingen er taget udgangspunkt i kommunernes egne indmeldinger for fremtidig udvikling, og for arbejdspladsudviklingen er sket en fremskrivning af den historiske vækst.

I nedenstående beskrives de forudsætninger, som har størst indflydelse på resultaterne i passagerprognosen.

### *Befolkningsudvikling og arbejdspladser*

Befolkningen er på nær kommunerne i Ring 3 fremskrevet på kommuneniveau på basis af befolkningsfremskrivninger fra Danmarks Statistik fra 2021. I Ring 3 kommunerne anvendes kommunernes egne forventninger til befolkningsudvikling de kommende fem år (til og med 2027). Derefter anvendes den relative udvikling, som kan findes i Danmarks Statistiks fremskrivning. Væksten fremskrives frem til 2040, og efter 2040 antages ingen yderligere vækst i befolkning.

Metoden sikrer, at kommunernes detaljerede kendskab til egne forventede og igangsatte udviklingsplaner medtages. Det imødegås samtidigt, at udviklingen udover en 5-årig periode er vanskelig at fremskrive for den enkelte kommune.

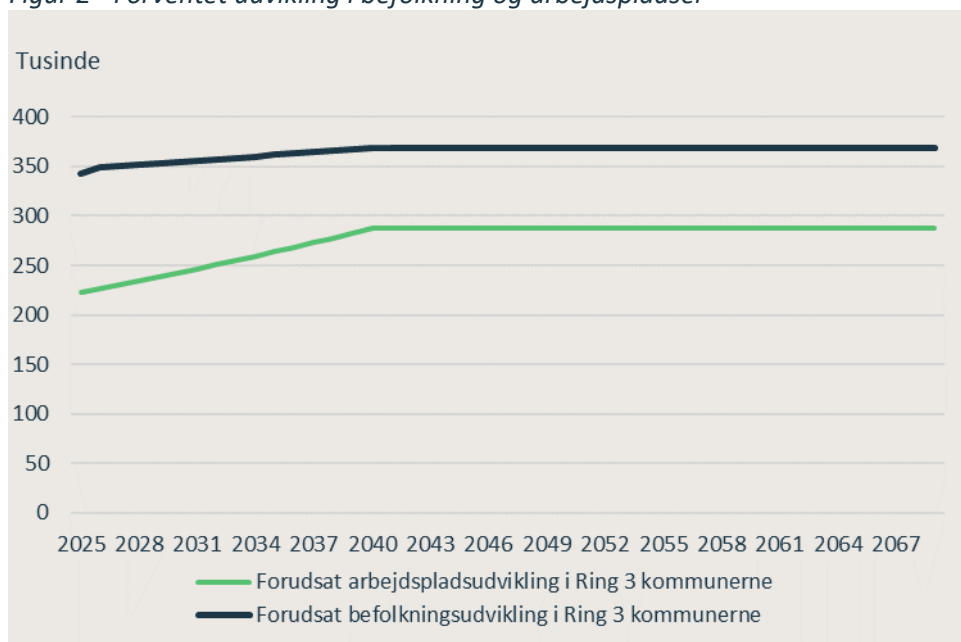
Ligesom der forventes at være en befolkningsvækst, forventes der ligeledes en vækst i antallet af arbejdspladser. Forudsætningen for arbejdspladsudviklingen afviger fra de autoritative kilder (DTU, Landstrafikmodellen), da der i disse forventninger ikke tages højde for den forventede lokale erhvervsudvikling, som følge af f.eks. ny infrastruktur.

I prognosen tages derfor udgangspunkt i den historiske årlige vækst i antal arbejdspladser i kommunerne langs Ring 3. Denne vækst svarer til den gennemsnitlige vækst i samme periode for Region Hovedstaden som helhed. Det forudsættes, at den historiske vækst vil fortsætte frem til letbanens åbning og herefter frem til år 2040. Efter 2040 antages ingen yderligere vækst i antal arbejdspladser.

Af figur 2 fremgår den forventede udvikling for hhv. befolkning og arbejdspladser, der indgår i prognosen.



Figur 2 - Forventet udvikling i befolkning og arbejdspladser



### Studiepladser

Studiepladser fremskrives ud fra udvikling i befolkningen i aldersgruppen 6 til 16 år og landsdækkende fremskrivning udarbejdet af DREAM (Finansministeriet) for videregående uddannelser.

### Transportomkostninger

Attraktiviteten ved at benytte bil i forhold til at rejse med kollektiv transport har også betydning for hvor mange, der vælger at benytte letbanen. I prognosen er der anvendt data fra Transportøkonomiske enhedspriser (Transportministeriet) og Danmarks Konvergensprogram (Finansministeriet), hvilket indebærer, at det bliver relativt billigere at køre i bil og dyrere at køre kollektivt.

Det er i prognosen forudsat, at priserne for at rejse med letbanen følger forventningerne til udviklingen i taksterne, og at takstloftet forudsættes udnyttet fuldt ud i passagerprognosen. Til beregning heraf er anvendt data fra Konvergensprogrammet samt Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet). Der tages udgangspunkt i dagens gennemsnitlige pris for at benytte den kollektive transport.

### Øvrigt kollektivt trafiknet

Udviklingen af den øvrige kollektive trafiknet er en anden forudsætning, der har betydning for antallet af passagerer i letbanen.

Blandt forudsætninger vedrørende det kollektive trafiknet er der i 2031 forudsat idriftsat et regionaltoogsstop på Glostrup Station, i 2035 forudsat automatiseret S-togsdrift, samt at busnettet er tilpasset, så der ikke kører busser parallelt med letbanen.

### Følsomhedsberegninger

For at illustrere resultaternes følsomhed over for ændrede forudsætninger, er der gennemført en række følsomhedsanalyser. Der er bl.a. gennemført beregninger, hvor en række forudsætninger er ændret i positiv hhv. negativ retning med henblik på at illustrere et sandsynligt udfaldsrum for resultaterne.



Derudover er der gennemført beregninger for udvalgte forudsætninger for at vise deres individuelle effekter på resultaterne. Følsomhedsberegningerne er foretaget for prognoseår 2040, hvor modellen beregner 14,7 mio. årlige rejser.

*Tabel 1 - Resultat af følsomhedsberegninger*

Scenarie/mio. passagerer på letbanen	2040	Pct. ift. prognosen
Ny prognose	14,7	
Positiv udvikling for alle centrale forudsætninger		20
Negativ udvikling for alle centrale forudsætninger		-19
Byudvikling i Ring 3 kommunerne koncentreret stationsnært		10
BRT i Ring 4, scenarie 4		-3
Ingen ændringer i kørselsomkostninger for privatbiler		4
Ingen ændring i bilejerskab		6

Resultaterne i tabel 1 viser usikkerhed i passagerprognosen. Justering af forudsætninger har en lige stor effekt på passagertallet, både i positiv og negativ retning.

Stationsnær byudvikling spiller en afgørende rolle i letbanens passagertal, og ved at fokusere på planlægning af byudviklingsområder tæt på stationerne kan man opnå en øget passagemængde. Åbningen af BRT i Ring 4, som er en parallel korridor, har en lille negativ påvirkning på letbanens passagertal, da det konkurrerer med visse stationer. Resultaterne i tabel 2 indikerer samtidig, at bilbrug og adgang til biler har en betydelig indvirkning på passagertallet.

### **Forventning til indtægt pr. rejse**

Nedenfor gennemgås forudsætningerne bag forventning til afregningskronen i langtidsbudgettet for Hovedstadens Letbane.

Når afregningskronen og indtægten pr. rejse fastlægges, afhænger det bl.a. af, hvilke billetprodukter passagererne køber, herunder hvor langt de rejser, og om der benyttes anden kollektiv transport (andel af solorejser/kombirejser med letbanen).

Til beregning af forventet afregningskrone for Hovedstadens Letbane er der taget udgangspunkt i Movias regnskab vedrørende passagerøkonomien for 300S. 300S er i dag den busrute, som primært betjener det område, som letbanen kommer til at betjene. Der er taget udgangspunkt i 300S, idet forventningen er, at passageres nuværende valg af billetprodukter, rejselængde og skift til anden kollektiv transport i høj grad vil være det samme, når letbanen åbner.

Indtægt pr. rejse i 2022 for 300S var 11,33 kr. (2023-priser). Herefter fastsættes udviklingen ud fra den forventede udvikling i takststigningsloftet, som er et omkostningsbaseret indeks, der fastsætter rammen for takstudviklingen i den kollektive trafik, jf. ovenfor.



I tabel 2 fremgår forventningerne til udviklingen i afregningskronen.

Tabel 2 - Udvikling i afregningskronen (kr.)

År	Prognose (2023-priser)
2025	11,79
2030	12,94
2059	20,89

Der forventes en effekt på rejselængde og soloandelen ved overgangen fra bus til letbane. Samlet set vil rejselængden og andelen af solorejser have en positiv effekt på indtægt pr. rejse. Ligesom med passagerprognosen antages det, at der vil være et indsving af effekten. Der benyttes samme indsvingsprofil som for passagerprognosen.

Når tilvænningen fra bus til letbane er fuldt implementeret fem år efter driftsstart, antages der en yderligere positiv indvirkning på afregningskronen fra rejsmønstrene som følge af øget byfortætning langs letbanen, hvorfor et stigende antal rejser vil starte og slutte i nærhed til letbanens stationer. Endvidere forudsættes det, at takststigningsloftet antages fuldt udnyttet i hele perioden.

### Driftsomkostninger

Nedenfor gennemgås driftsomkostningerne for det reviderede driftsbudget opdelt i en række hovedposter. I det gældende langtidsbudget indgår driftsomkostninger baseret på "Udredning af Letbane i Ring 3" fra 2012. Selskabet har tidligere forventet at fremlægge nyt driftsbudget et år før åbning af letbanen. Nærværende driftsbudget træder i stedet for denne.

Følgende har været retningsgivende i fastlæggelsen af driftsbudgettet:

- At skabe et (økonomisk) grundlag for en letbanedrift, der kan levere høj frekvens og høj pålidelighed, samt den forudsatte hastighed, så det understøtter ejernes ønske om højklasset kollektiv transport, som kan tiltrække passagerer og skabe et løft af den kollektive trafik.
- At have rammerne til at sikre at letbanen får en god overgang fra anlæg til drift, og der er økonomisk råderum til at afhjælpe udfordringer og problemer i de indledende driftsår, således at passagerer tiltrækkes, og der skabes passagerindtægter til gavn for selskabets økonomiske robusthed.
- At have en organisation der kan bistå ejerne, vej – og banemyndigheder, 3. parter med flere så letbanen i drift bliver størst mulig gevinst for de omkringliggende områder.

Nedenfor gennemgås hovedposterne i driftsbudgettet.





Tabel 3: Driftsomkostninger pr. år opdelt i hovedposter i mio. kr.

Hovedpost	Mio. kr. (2023-priser)
Drift af letbanen mv.	214
Strøm	40
Driftsorganisation	30
<b>Sum</b>	<b>284</b>

#### *Drift af letbanen mv.*

Letbanens drift og vedligehold er udliciteret til privat part. Posten dækker udgift til kontraktbetaling af driftsoperatøren Metro Service med Siemens Mobility som underleverandør med ansvar for vedligehold af togflåden. Begge kontrakter har en varighed på 15 år, hvorefter driften skal genudbydes.

Derudover indgår udgifter til driftsreserve, forsikring, drift af rejsekortudstyr, markedsføring samt medlemskab af DOT.

#### *Strøm*

Letbanen kører på strøm. Det er Hovedstadens Letbane, der afholder omkostningen til strøm og indkøber strøm til operatøren. Der er inddraget erfaringer fra Odense Letbane i forhold til strømforbruget, og der er indregnet en øget omkostning pr. kWh som følge af det seneste års usikkerhed på energimarkedet.

#### *Driftsorganisation*

Når letbanen er i drift, vil der være en række opgaver, som driftsorganisationen for Hovedstadens Letbane skal varetage.

Baseret på erfaringer fra Odense og Aarhus samt fra Metroselskabet er der forudsat en organisation med ca. 25 årsværk, se tabel 4. Dermed vurderes det realistisk at kunne sikre den bedst mulige drift og økonomi for letbanen på kort og lang sigt. En væsentlig del af opgaverne vil omhandle løbende kontraktstyring og driftsopfølgning i forhold til de udbudte kontrakter. Dertil kommer en tværgående myndigheds- og ejerkoordinering, der som følge af den antalsmæssige store ejerkreds og høje antal vej – og banemyndigheder forventes at indebære behov for koordinerende ressourcer. Derudover vil organisationen varetage en række selskabsopgaver, der bl.a. omhandler servicering af bestyrelse, regnskab, gældspleje, lovgivning, rekruttering, HR, ledelse mv. Endeligt vil der være opgaver relateret til forbedring af passageroplevelsen, markedsføring, kommunikation, pressehåndtering etc. Der er ikke afsat ressourcer til at gennemføre analyser af eventuelle nye letbanelinjer. Skulle et sådant ønske opstå, vil det kræve særskilt finansiering. I posten indgår desuden udgifter til lokaler og kontorhold, revision, advokatbistand samt bestyrelseshonorar.



Tabel 4: Letbaneselskaber i Danmark; nøgletal

	Hovedstadens Letbane	Odense Letbane	Aarhus Letbane
Årsværk i driftsorganisation	Ca. 25	Ca. 15	Ca. 20
Antal stationer	29	26	19
Antal km.	28	14,5	12*
Antal ejere	12	1	2
Antal vej- og banemyndigheder	13	3	3

\*12 km letbane (indre strækning), koblet med Odderbanen og Grenaabanen, 110 km jernbane

Det er budgetmæssigt forudsat, at der anvendes samme betalingsmodel, som har været anvendt overfor Metroselskabet i anlægsperioden og som er fastlagt i bekendtgørelse BEK nr. 279 af 25/03/2014.

### Ibrugtagingsreserve

Der er afsat en anlægsreserve/ibrugtagingsreserve på 125 mio. kr. til at finansiere de ekstra omkostninger som forventes at være knyttet til at gå fra anlæg til drift. Reserven placeres under bestyrelsen og kræver godkendelse af bestyrelsen ved udmøntning.

Erfaringer fra åbning af andre baner viser, at der i de første år af letbanens drift kan forventes at opstå flere uforudsete problemstillinger og ønsker til forbedringer. Ibrugtagingsreserven er tiltænkt projekter/tiltag, som er karakteriseret ved en engangsomkostning. For eksempel bedre skiltning, ændret adgangsforhold på en station, ændring af skinner, udvikling af passagerfremmende tiltag mv. Puljen kan også anvendes til at finansiere ekstra ressourcetræk i driftsorganisationen i de første år efter letbanens åbning.