



***TIL ODENSE BYRÅDS MEDLEMMER***

**Odense D. 11-01-2016**

**Sagen vedr.: Odense Letbanes driftsbudget fra år 2020, og grundlaget for beslutningen om at sætte gang i projektet.**

Jeg har søgt om aktindsigt i Odense Letbanes driftsbudget og hvilke tal der ligger til grund for dette budget, og hvad der har dannet grundlag for byrådet i Odense Kommune til at godkende igangsætningen af projektet Odense Letbane.

Grundlaget for beslutningen om at sætte projektet i gang er en udredningsrapport fra 2013, som er udarbejdet af Odense Letbane sekretariat, Odense Kommune, og denne danner også grundlag for Folketingets beslutning om at yde et tilskud til Odense Letbane på 1,1 milliard kroner, og 100 mDKK fra Region Syddanmark.

Efter at have gennemgået tallene jeg har fået oplyst i min aktindsigt, skaber det tvivl om driftsbudgetternes holdbarhed, og den måde tallene er fremkommet.

Jeg skal ikke kunne tage stilling til, om tallene er sminkede og om eventuelt årsagen til dette, eller om de personer der har udarbejdet udredningsrapporten ikke har været grundige nok i deres arbejde, men der er en del faktuelle fejl i denne rapport, og der er også ting som jeg ikke kan dokumentere, men sætter spørgsmålstegn ved, idet mange tal er forudsætninger i rapporten, og mine kommentarer er også på visse punkter mine egne meninger omkring driftsbudgettet.

Jeg mener ikke at Odense Byråd og Folketinget har kontrolleret tallene i Udredningsrapporten, idet der som nævnt er faktuelle fejl i denne rapport, og hvorfor der ikke er nogen i Byrådet - Folketinget eller Region Syddanmark der har sat spørgsmålstegn ved denne rapport skal jeg ikke kunne sige, men min holdning er, at Byrådet i Odense havde alt for travlt med at få godkendt projekt Odense Letbane, for en Letbane skulle man med djævlens vold og magt have sat i gang, så pyt med de omkostninger der måtte følge for byens borgere, så det er byrådet der ansvarlig for de omkostninger der fra 2020 lægges på Odense Bys borgere, og det er ikke små beløb der snakkes om.

Det man skal huske når man læser nedenstående, det er, at alle de rettelser der er til det i udredningsrapporten opstillede budget, vil øge Odense Kommunes driftstilskud til Odense Letbane, som i 2013 var beregnet til 70 mdkk, og hvor skal de komme fra, der må være et byrådsmedlem der har mod til at stå frem, og fortælle byens borgere, hvor der skal spares, i har selv været med til godkende udredningsrapporten.

Jeg skal lige gøre opmærksom på, at jeg ikke tidligere har været modstander af projekt Odense Letbane, men er bekymret for de omkostninger der pålægges byens borgere, når Odense Letbane, formentlig, står færdig i 2020.

Efter at have anmodet om aktindsigt i driftsøkonomien i Odense Letbane, og har fået indsigt i de beregninger der ligger til grund for projektet, er jeg nu modstander af dette projekt, idet jeg ikke mener det er gennemregnet godt nok, og at politikerne både i byrådet, folketinget og Region Syddanmark ikke har sat sig godt nok ind i tallene, eller har stolet for meget på de embedsfolk, der har lavet Udredningsrapporten i 2013.

Jeg har anmodet om aktindsigt i 24 spørgsmål til Odense Letbanes Direktør Mogens Hagelskær, som jeg her efterfølgende vil kommentere og vise mine beregninger, ud fra det jeg har fået oplyst i min aktindsigt.

Min anmodning om aktindsigt startede d. 30-07-2015, og jeg havde egentlig flere spørgsmål, men venter nu på at Odense Kommune, som jo nu åbenbart står for driftsbudgetterne, fremkommer med driftsbudgettet for Odense Letbane anno 2020 og frem.

Det er ikke kun tal jeg har taget medtaget i dette lille skrift, men andre efter min mening relevante spørgsmål til projekt Odense Letbane, og som Odense Letbane har svaret på, om end noget afvigende.

**Frank Eistrup**

**Bygmarksvej 18**

**5210 Odense NV**

**Tlf. 22148733**

**Mail: [frankeistrup@hotmail.com](mailto:frankeistrup@hotmail.com)**

**1. Spørgsmål:**

**Antal lokoførere til togene.**

*Svar: Forventet 40 lokoførere.*

**Min kommentar**

Det forudsættes i udredningsrapporten, at Letbane togene køre 365 dage om året, og at der køres med afgang hvert 10. minut, i perioden fra kl. 05.00 til 00.30, altså 12 tog på skinnerne hver time, i 19,5 timer i døgnet.

På årsbasis giver det i alt 85.410 timer togene skal kører, og det skal kunne dækkes af 40 lokoførere.

Tager man arbejdstiden for 40 lokoførere svarer det til at de hver skal arbejde hver 1672,4 timer på årsbasis, med udgangspunkt i en 37 timers arbejdsuge, fratrukket 5 ugers ferie, og almindelige helligdage Jul, Påske, Pinse m.m. og det giver i alt samlet for de 40 lokoførere 66.896 timer.

Dette giver et underskud på 11 lokoførere, så hvem skal så køre togene, og i ovenstående, er der ikke taget hensyn til evt. sygefravær, kurser m.v.

**Ansøgning om yderligere aktindsigt, i relation til ovenstående:**

**1. Spørgsmål:**

I udredningsrapporten fra 2013 står der beskrevet at Letbanen skal køre hver dag året rundt i tiden 05.00 til 00.30, med afgang hvert 10. minut.

Mit spørgsmål er så, hvor mange timer i alt skal Letbanetogene kører på årsbasis.

*Svar:*

*Det er i udredningsrapporten 2013 forudsat, at ti togsæt skal køre 18,5 timer per dag i 365 dage. Heri vil være indbygget pauser i løbet af dagen. For eksempel når togene skal vende ved de to ender af traceet.*

### **Min kommentar:**

For det første giver det ikke 18,5 timer i døgnet, men 19,5 timer, og så er det 12 tog der skal køre, idet der er afgang hvert 10. minut, så det er en faktisk fejl, der betyder meget i beregningen af køretider for lokoførerne.

### **2. Spørgsmål:**

Derudover har jeg spurgt indtil, hvor mange timer skal de 40 lokofører arbejde på årsbasis.

*Svar: De 40 lokofører skal arbejde 75000 timer årligt.*

### **Min kommentar:**

Skal man tage udgangspunkt i hvad det normale antal arbejdstimer er for 37 timers arbejdsuge, og fratrækker 5 ugers ferie (evt. en 6 uge) jul, påske, og andre fridage, giver det ifølge uddannelsesforbundet kun 1672,4 timer, og dette ganget op med 40 lokoførere giver det samlet antal arbejdstimer for lokoførerne 66896 timer årligt, altså mangler der 8104 timer, og hvem skal så kører togene.

### **3. Spørgsmål:**

**Lønudgift til disse lokoførere (inkl. feriepenge og pension)**

*Svar: Forventet ca. 14,0 mDKK.*

### **Min kommentar:**

14,0 mDKK til 40 lokoførere vil sige at den gennemsnitlige løn til disse vil være kr. 350.000,- inklusive feriepenge, pension, aften og nattillæg eller en månedsløn på kr. 29.166,- eller en timeløn på kr. 178.91, og det er vel at mærke inklusive alt.

Lønnen afhænger så også af, om lokoførerne bliver organiseret i 3F eller i Dansk Jernbaneforbund, men lønnen og antal lokoførere hænger på ingen måde sammen, hvorfor kan jeg ikke svare på, men noget er galt i begge budgettal.

Hvad der er årsagen til at man i budgettet bruger disse forkerte tal kan undre, er det for at pynte på budgettet?

#### 4. Spørgsmål:

**Lokoførernes daglige arbejdstid. (Lokofører skift, pauser, omklædning m.v.)**

*Svar:*

*Afhænger af overenskomst, men forventer lokoførere går i vagt, og har 37 timers arbejdsuge i gennemsnit.*

**Min kommentar:**

**Svaret på ovennævnte spørgsmål viser, at man ikke ved hvilken overenskomst lokoførerne skal hører under, og dette er en vigtig brik i arbejdstid og lønniveau, hvor lokoførerne bliver organiseret, et spørgsmål der allerede burde være afklaret, idet det har indflydelse på driftsbudgettet.**

#### 5. Spørgsmål:

**Antal medarbejdere i vedligeholdelses afdelingen, (rengøring af togene indvendig og udvendig, reparation af disse, samt øvrige vedligeholdelses opgaver)**

*Svar:*

*Forventet ca. 13 medarbejdere.*

**Min kommentar:**

**13 medarbejdere skal vedligeholde 12 togsæt, og til dette har de tiden fra kl. 00.30 til 05.00 altså 4½ time, idet 12 togsæt skal ud at køre kl. 05.00, ifølge udredningsrapporten, og derudover skal togsættene vedligeholdes og efterses, og evt. reparationer udføres af disse 13 personer, det holder ikke på den tid der åbenbart er afsat.**

**6. Spørgsmål:**

**Lønudgiften til denne funktion (inkl. feriepenge og pension)**

*Svar:*

*Forventet ca. 3,7 dkk*

**Min kommentar:**

**Vedligeholdelses afdelingen er budgetteret til 13 m/k med en månedsløn Gennemsnitligt på kr. 21.613,-, eller en timeløn på kr. 128,64, og det er vel at mærke inkl. feriepenge, pension, skifteholds tillæg og nattillæg, m.v. Togene skal jo som ovenfor beskrevet vedligeholdes og rengøres om natten, når togene holder stille, så der må jo regnes med store tillæg i den forbindelse, så den budgetterede løn holder overhovedet ikke, så også her er der underbudgetteret, og af hvilken grund?**

**7. Spørgsmål:**

**Antal medarbejdere til administrationen af Odense Letbane.**

*Svar:*

*Forventet ca. 12 medarbejdere til administration af driften.*

**Min kommentar:**

**12 medarbejdere til at administrere et projekt til 3 milliarder dKK, og som skal befordre 11 millioner passagerer, det lyder ikke af ret mange medarbejdere, som skal lægge arbejdsplaner, administrere økonomien,**

administrere lønninger, indkøbe diverse materiel til togene med meget mere.

Det kræver en nærmere forklaring hvordan dette hænger sammen

## 8. Spørgsmål:

Lønudgift til denne funktion (inkl. feriepenge og pensioner)

*Svar:*

*Forventet ca. 4.7 mdkk*

**Min kommentar:**

Hov, stop lige en halv, det er da vist en budgetterings fejl eller er der bare lavet et for optimistisk budget, for at få tingene til at passe, håber det ikke, men lad mig vurdere tallene.

Når man snakker administration må man formode at det dækker alt fra Administrerende Direktør til piccoliner, og det skal holdes indenfor 12 medarbejdere, så lad os starte med den Administrerende Direktør der nok skal have en løn på kr. 1,2 millioner, en Teknisk Direktør til kr. 0,9 millioner, en Økonomi Direktør til kr. 0,8 millioner, en HR Chef til kr. 0,7 millioner, så alene til cheferne bruges der i alt kr. 3,6 millioner, det vil så sige at der til de resterende 8 medarbejdere i administrationen er kr. 1,1 million til deling, eller kr. 137,500.-, det vil jeg gerne have en forklaring på, hvordan dette kan lade sig gøre, uanset hvor meget fantastisk man er i Letbane organisationen. Det holder ikke en meter, det budget der er opstillet.

Direktion lønningerne er skønnede ud fra topchefer i kommunalt regi aflønnes med.

Og så er ovenstående tal inkl. feriepenge og pension, og så skal der vel også være nogle fra administrationen på vagt på skiftende vagter aften og nat, som så skal have tillæg.

## Supplerende anmodning om aktindsigt

Jeg ønsker aktindsigt og dokumentation for de forudsætninger der er draget i udredningsrapporten fra 2013 vedrørende Odense Letbanes administration og bemandings plan der fremgår af udredningsrapporten



af 2013. Disse oplysninger kan ikke tilbageholdes, med begrundelsen at "være hensyn til offentlighedens økonomiske interesser", idet tallene fremgår af udredningsrapporten, således at kommende bydere kan se disse tal i udredningsrapporten, dog ikke specificerede, men det er det jeg ønsker dokumenteret og specificeret.

Svar:

*Som nævnt i ovenstående indledende bemærkning, står Odense Letbane P/S i en konkurrencesituation, hvor letbane-projektet udbydes på markedet. Af hensyn til at sikre offentlighedens økonomiske interesser og en optimal forhandlingsposition, jf. offentlighedslovens § 33 nr. 3, begrænses retten til aktindsigt i et vist omfang. Det antages at begæringen vedrører Udredningsrapportens pkt. 16.3 (side 113) og den heri indeholdte Tabel 16-3 (et overslag over omkostningerne forbundet med drift og vedligehold af Odense Letbane efter idriftsættelsen i 2020). Odense Letbane P/S er ikke indstillet på at udlevere de beregninger, der ligger bag Udredningsrapportens Tabel 16-3 vedrørende omkostningerne til drift og vedligehold. Årsagen er, at udlevering til offentligheden af disse bagvedliggende beregninger indebærer risiko for, at de fremtidige tilbudsgivere tager udgangspunkt i beregningerne og fastlægger ("benchmarker") deres tilbud ud fra disse. Herved risikeres det, at Odense Letbane P/S vil modtage mindre attraktive tilbud på drift og vedligeholdsløsningen og dermed lide et økonomisk tab. Af disse årsager meddeles der afslag på aktindsigt i de bagvedliggende beregninger.*

**Min kommentar:**

**Jeg mener ikke der skulle være problemer at oplyse hvorledes disse tal er fremkommet i udredningsrapporten, men det er jo meget bekvemt at afvise at give aktindsigt, men så opnår man jo bare at der opstår postulater omkring denne beregning, som jeg ikke mener holder, ud fra hvad jeg har beregnet ovenfor.**

**9. Spørgsmål:**

**Udgift til strøm (antal KWH).**

Svar:

Forventet ca. 3,5 kWh pr. kørt km – 8,90 kr. per kørt km. i alt 14,8 mdkk

**Min kommentar:**

**Dette kan jeg ikke på stående fod vurdere eller beregne, men søger om uddybende aktindsigt af emnet.**

### **Spørgsmål i ny anmodning om aktindsigt:**

**Udgiften til, som jeg ønsker uddybet hvordan man er kommet frem til det tidligere oplyste i mit ønske om aktindsigt.**

**Hvor meget er der beregnet at en kWh pris er?**

**Hvor mange kilometer skal togene kører på årsbasis?**

**Er det korrekt at et tog bruger 3,5 kWh. Pr. kilometer?**

Svar:

*De efterspurgte oplysninger indgår som centrale elementer i udbudsmaterialet, og de bydende skal i vid udstrækning konkurrere herpå. Af hensyn til beskyttelsen af offentlighedens økonomiske interesser, herunder i særdeleshed hensynet til at sikre en optimal forhandlingsposition over for de bydende, jf. offentlighedslovens § 33 nr. 3, kan Odense Letbane P/S ikke udtale sig yderligere om enkeltposter ud over dem, som fremgår af udredningsrapporten. Det kan dog oplyses, at togsættene forventes at køre ca. 1,1 mio. km. pr. år givet det driftsscenario, som er grundlaget for Udredningsrapporten.*

**Min kommentar:**

**De oplysninger jeg søger indgår i udbudsmaterialet, men ved en simpel hovedregning kan man jo regne ud hvor meget der er budgetteret med at en kWh koster, og ud fra det tidligere oplyste er det altså en pris pr. kWh på 2,54 kr. Så hemmeligt er det ikke for byderne i udbuddet.**

**Hvor mange kilometer skal togene kører på årsbasis og hertil svares at de skal kører 1,1 million kilometer pr. År, men det stemmer ikke overens med det tidligere oplyste, idet det er oplyst at det vil koste 14,8 mdkk, til en pris**

på 8,90 pr. Kørt kilometer, og det giver altså 1.662 millioner kilometer på årsbasis.

Ovenstående giver så igen anledning til yderligere anmodning om aktindsigt.

### **Spørgsmål i ny anmodning om aktindsigt:**

**Jeg har tidligere fået oplyst at togene skal kører fra kl. 05.00 til kl. 00.30 altså 19.5 timer i døgnet, kan dette bekræftes?**

**Det er tidligere oplyst, at strømforbruget vil koste 14,8 DKK og med en pris på kr.8.90 pr. kørt kilometer, vil det sige at togene skal køre 1.662.921 kilometer, men det regnestykke som jeg har fået tilsendt, stemmer ikke overens med det tidligere oplyste, hvilket er rigtigt? Det oplyses i det svar jeg har modtaget at det er 10 tog der skal køre, men det er oplyst tidligere, at der er afgang hvert 10. minut, så må der skulle køre 12 tog på strækningen, og så giver det et andet billede, end det der er fremsendt til mig, omkring antal kørte kilometer.**

*Svar:*

*Odense Letbane P/S kan hertil oplyse, at de samlede omkostninger til energiforbrug og daglig vedligehold er i udredningsrapporten opgjort til 14,8 mDKK. Dette indeholder kr. 8,90 / km til vedligehold og kr. 3,90 / km til energi. Normtallet for et letbanetog er vurderet til 3,5 kWh per kørt kilometer og energiprisen var på daværende tidspunkt kr. 1,10 /kWh. De samlede antal kørte kilometer er jævnfør tidligere brev godt 1,1 million km om året. Vi skal samtidig beklage, at punkt 10 i vores svar af 14. august 2015 har været uklart.*

### **Min kommentar:**

**Det er tidligere oplyst at det samlede kWh forbrug ville andrage 14.8 mdkk på årsbasis, eller 8.90 kr. Pr. Kørt kilometer, men dette er nu ændret til, at det er 8,90 kr. Pr kilometer til vedligehold af ledningsnettet, og 3,90 kr. Til forbrug af kWh pr. Kørt kilometer.**

**Det bliver nu oplyst, at det ikke er 8,90 kr. Pr. kørt kilometer til strøm, men at dette er til vedligehold, hvorfor denne forkerte oplysning, det er dog**

væsentligt, hvor store omkostninger der er til strøm, og har man ikke har styr på hvad der er vedligehold og strømforbrug, idet det nu pludselig oplyses at strømforbruget vil andrage 3,90 kr. pr. kørt kilometer, og at der er regnet en kWh pris på 1,10 kr. På tidspunktet i 2013, hvor udredningsrapporten er blevet fremstillet.

Det kan jo overhovedet ikke passe med disse tal, for det første har kWh prisen aldrig været nede på 1,10 kr. og så passer regnestykket heller ikke, for så vil vedligehold udgifterne ikke passe, idet de vil andrage 9.790 mdkk, og udgifterne til strøm vil andrage 4.235 mdkk, eller i alt 14.02 mdkk, altså en "lille" regnefejl bare her på 0.6 mdkk.

De beklager at der er givet forkerte oplysninger i et aktindsigt svar af 14 august 2015, men det flytter ikke ved de fejl der er fremført ovenfor, regnestykket passer ikke, for der regnes stadig med 10 tog i døgnet, men der skal det som der står i udredningsrapporten køres med en afgang hvert 10 minut i timen, og så må det altså stadig være 12 tog i timen, og så ser regnestykket helt anderledes ud, både hvad kørte kilometer angår og kr. øre til strøm.

Såfremt man tager udgangspunkt i 12 tog ser regnestykket sådan ud, togene skal køre 14,4 km.pr.tur 12 tog i timen 19,5 timer i døgnet 365 dage om året, altså ved 12 tog, 1.229.904 km. På årsbasis.

Der er beregnet 8.90 kr. Pr. Kørt km. Til vedligehold, og det giver så 10.946.145 mdkk, og til strøm koster det 3,85 kr. Pr. Kørt km. Og det giver så 4.735.130mdkk. kr. eller i alt til vedligehold og strøm til driften 15.681.275 mdkk.

Det må være beregninger på et helt andet grundlag Odense Letbane P/S skal komme med, for disse omkostninger bliver pålagt Odens Kommune at betale i driftsomkostninger/tilskud og dermed skatteborgerne i byen.

Der svares ikke på mit spørgsmål om hvor mange tog der skal køre, men dette er jo væsentligt for omkostningerne, så jeg tager det for givet at det er 12 tog der skal køre i døgnet.

Desuden stiller du følgende spørgsmål:

Skal togene vende ved hver endestation?

*Svar:*

*Hertil kan Odense Letbane P/S oplyse, at alle tog skal vende ved endestationerne i henholdsvis Tarup og Hjallesø.*

**Min kommentar:**

Hvordan kan det lade sig gøre at vende et tog 6 gange i timen, her tænkes specifikt på Tarup stationen, for det er jo alt andet lige et tog på 30 meter der skal vendes, og det skal så foregå ved at toget bliver drejet rundt, med det til følge, at Rismarksvej skal spærres, når denne vending foregår, eller hvordan skal sådan en vending foregå, såfremt svaret er korrekt, hvilket jeg godt kan betvivle.

**10.Spørgsmål:**

**Udgifter til billettering (herunder kontrol, drift af billetautomater, vedligeholdelse af disse).**

*Svar:*

*Forventet 1,4 m dkk.*

**Min kommentar:**

Dette emne lyder til at være underbudgetteret, idet der vel skal være (som i busser og tog) nogle togrevisorer for punktkontrol af passagerer, billetautomater der vedligeholdes, samt drift af disse, så her mener jeg ikke der er afsat nok kr. i budgettet.

**11.Spørgsmål:**

**Markedsføring af Odense Letbane:**

*Svar:*

*Forventet ca. 0,6 mdkk.*

**Min kommentar:**

**Dette beløb virker meget lavt sat, idet der skal markedsføring af Odense Letbane i dagspressen for at informere om driften, parkerings forhold, der trykkes foldere med køreplaner, der skal laves videoer hvordan hele systemet kan benyttes, af og påstigning, billettering, m.m., men det er mit skøn at beløbet er meget lavt sat, idet markedsføring er en meget stor omkostning, og man må formode at der skal et PR bureau ind over markedsføringen af Letbanen.**

## **12.Spørgsmål:**

**Samlede udgifter til bestyrelsen for Odense Letbane.**

*Svar:*

*I de øvrige spørgsmål i ovennævnte er baseret på en driftssituation, og vi antager dette også er. Vi kender ikke operatørens eventuelle udgifter til en bestyrelse og behovet for en sådan.*

## **13.Spørgsmål:**

**Leje udgifter til Letbane terminal, administration, og udgifter til driften af Park and Ride anlæggene.**

*Svar:*

*De samlede omkostninger til vedligehold af tekniske anlæg inklusiv drift af park&ride er vurderet til ca. 4,2 mdkk*

**Min kommentar:**

**Mit spørgsmål gik på udgifterne til Letbane terminal, administration, og udgifter til driften af park&ride anlægget, og jeg må formode at det er det der er svaret på, og så må jeg sige at her mener jeg ikke at budgettet kan holde, for skal man leje sig ind i lokaler af den størrelses orden, hvor der skal indrettes skinner, værksted, administration, mandskabsrum m.v. er der tale om mange m<sup>2</sup> og en leje ligger i størrelses ordenen 5-700 kr. pr. m<sup>2</sup>, og så er der ikke taget hensyn til den specielle indretning der skal til, og alene togene vil fylde ca. 4000 m<sup>2</sup>, såfremt man regner med 2 m meters afstand mellem togene i garagen, så mon ikke det samlede areal under tag vil ligge på**

omkring 10.000 m<sup>2</sup>, og så passer den budgetterede udgift til lokale ikke, og så skal der derudover indrettes administrations lokaler.

Det fremgår ikke af oplysningerne om Odense Letbane selv vil bygge, eller man vil leje lokalerne.

Jeg kunne godt tænke mig at se regnestykket, som ligger til grund for disse budget tal.

#### **14.Spørgsmål:**

Derudover ønskes oplyst om den daglige drift, hvor mange timer kører togene i døgnet i løbet af en uge, herunder specificeret de enkelte dage.

*Svar:*

*Der forventes en 18,5 times drift, hver dag fra kl. 05:30 – 01:00.*

#### **Min kommentar:**

For det første giver det angivne kørsels tidspunkt ikke 18:5 timer, men 19:5 timer.

Af udredningsrapporten forudsættes det at togene skal kører fra kl. 05:00 til 00:30, så hvad der er rigtigt kan der jo så være tvivl om, men at man i et svar vedrørende aktindsigt ikke er mere påpasselig med at regne timerne ud, gør ikke svarene i aktindsigten særlig troværdig.

#### **15.Spørgsmål**

**Hvad er den budgetterede pris på indkøbet af de færdige tog.**

*Svar:*

*Rullende materiel er i udredningsrapporten sat til 12 vognsæt af ca. 40 meter og budgetteret til 241 m. dkk.*

*For en god ordens skyld skal et nævnes, at vi ønsker at anskaffe ca. 14 vognsæt af 30 meter. Budgettet har ikke ændret sig på den baggrund, da længden kompensere for antallet.*

#### **Min kommentar:**

Hvordan kan det lade sig gøre at ændre 12 togsæt à 40 meter til 14 togsæt à 30 meter, uden det får indvirkning på pris og passager antal, det giver dog 60 meter tog mindre, eller 2 togsæt mindre.

12 togsæt à 40 meter giver 480 meter togsæt i alt, men 14 togsæt à 30 meter giver kun 420 meter togsæt, dette må alt andet lige give færre mulige passagerer pr tur, så hvad er argumentet for at reducere togsættenes længde med 60 meter, det er jo trods alt næsten 2 togsæt mindre end forudsat i udredningsrapporten så er konklusionen, at man forventer færre passagerer, eller er det fordi prisen bliver lavere, når længden reduceres selvom der indkøbes 14 togsæt, der må være en forklaring, med denne ændring.

Hvor mange passagerer kan de 30 meter togsæt transportere mindre, end et togsæt på 40 meter?

Der er søgt om yderligere aktindsigt.

#### 16.Spørgsmål:

Hvad er den årlige udgift under opbygningen af Odense Letbane, her tænkes på, lønudgiften frem til projektet står klart til ibrugtagning (Odense Letbanes udgift til egne medarbejdere) ikke de externe.

*Svar:*

*De samlede udgifter for interne og eksterne folk er beregnet til 315 mill. dkk. Det vurderes, at cirka 20% vil være ansat i projektet, mens de sidste 80% tages ind som konsulenter.*

**Min kommentar:**

**Eksterne konsulenter udgør i byggefasen 252 mdkk. Og de interne lønudgifter udgør 63 mdkk.**

**Hvad time prisen er for eksterne konsulenter er jeg uvidende om, men de er ikke billige, og kunne man ikke spare nogle millioner på at ansætte nogle af disse på kontrakt, i stedet for at bruge dem som konsulenter.**

**Det næste spørgsmål der så trænger sig på er den interne løn, der i byggefasen vil udgøre 63 mdkk.**

**Byggefasen må vel antages at dække over perioden fra 2013 hvor udredningsrapporten blev udfærdiget, og frem til projektet står færdigt, altså en periode på 7 år.**



Tager man det så for givet, som oplyst i aktindsigten, at der i denne periode anvendes 63 mDKK til lønninger, vil det sige at der på årsbasis bruges 9 mdkk. eller gennemsnitligt 750,000 dkk pr måned.

Det beløb mener jeg ikke dækker ret mange medarbejdere, idet der må være tale om højt kvalificerede ingeniører, el fagfolk, presse medarbejdere, økonomi medarbejdere, m.fl. der er ansat i organisationen Odense Letbane.

Yderligere aktindsigt søgt.

### **Spørgsmål til supplerende anmodning om aktindsigt:**

#### **Spørgsmål:**

Det er oplyst at der i byggefasen er budgetteret med en intern lønudgift på 63 mDKK. Hvilken periode er der tale om, dækker perioden fra Odense Letbane sekretariat blev etableret, eller fra hvilken dato?

*Svar:*

*Odense Letbane P/S kan ikke umiddelbart genkende beløbet på 63 millioner DKK, og skal venligst anmode om en uddybning heraf, hvis spørgsmål skal kunne besvares fyldestgørende. Odense Letbane P/S vil i tilknytning hertil orientere, at budgetter vedrørende drift udarbejdes af Odense Kommune.*

#### **Min kommentar:**

*Letbane kontoret har selv oplyst mig om, at lønudgiften i byggefasen er 315 mdkk, heraf 20% til interne medarbejdere, så deraf fremkommer de efterspurgte 63 mdkk, men det kan man måske ikke genkende.*

#### **Spørgsmål:**

Hvad har lønudgiften været i årene 2013, 2014, og ultimo Oktober 2015 opdelt pr. år. År 2013 År 2014 År 2015 (fra jan til okt.)

*Svar:*

År 2013	2,7 mDKK
År 2014	9,4 mDKK
År 2015	13,1 mDKK

#### **Hvad var lønudgiften i Januar 2015 og Oktober 2015?**

År 2015, januar	0,9 mDKK
År 2015, oktober	1,8 mDKK

#### **Min kommentar:**

Det er så ok. at lønnen er stigende, i takt med at projektet skrider frem, men jeg kan se ud af de tal der ligger som svar på min anmodning, ikke kommer til at ligge indenfor de 63 mdkk, der er oplyst er budgetteret med i byggefasen.

Tager man de første 3 år er der brugt 30.6 mdkk. På løn, og der er stadig ikke kommet rigtig gang i projektet, idet der stadig er 4 år til projektet står færdig, og mon ikke der skal ansættes nogle flere dygtige fagfolk i løbet af 2016.

Frem til oktober `15, er der brugt 13.1 mdkk og i oktober `15 er lønudbetalingen på 1.8 mdkk, det vil sige at der i `15 er brugt 18.5 mdkk, og såfremt man bare bruger dette tal i resten af byggeperioden, vil lønbudgettet havne på et beløb af 102.9 mdkk altså en overskridelse på 63 %, og så er der ikke taget højde for flere dyre medarbejdere i den kommende periode, meget tankevækkende, i særdeleshed for hele projektet, og de beregninger der ligger til grund for dette.

#### **17.Spørgsmål:**

**Hvad er renteudgiften i denne byggefase.**

*Svar:*

*De samlede byggerenter udgør forventeligt ca. 56 mdkk.*

#### **Min kommentar:**

Det er svært at vurdere renteudgiften i byggefasen, idet der endnu ikke er indhentet priser på byggeriet, og man ved som sådan ikke hvor prisen kommer til at ligge, og hvor meget der skal betales hen ad vejen i projektet,

så den budgetterede renteudgift må siges at være et skøn, hvilket vel nok er retfærdigt.

#### **18.Spørgsmål:**

**Hvor meget udgør Odense Kommunes tilskud til Odense Letbane, når driften sættes i gang.**

*Svar:*

*Tilskuddet vil ændre sig henover tiden i takt med, at antallet af brugere til letbanen forventes at stige. Tilskuddet i det første driftsår vil være 70 mDKK. Fra og med 2042, givet forudsætningerne er de samme, har letbanen et positivt resultat, hvor Odense Kommune vil få en indtægt på 7 mDKK.*

**Min kommentar:**

**Det første driftsår skal Odense Kommune yde et tilskud på 70 mDKK, ja men hvad så fremover, driftsår 2-3-4-5 m.m.**

**Er der regnet på dette, og hvad siger prognoserne for passager antallet i f.eks. de første 5 driftsår, idet det jo er den eneste indtægtskilde, og som det har fremgået tidligere, vil en tur med Odense Letbane koste 10 kr.**

**Er driftsbudgettet rettet til efter udskydelsen af færdiggørelsen af Nyt OUH, og evt. hvad indflydelse vil det få driftsbudgettet, færre passagerer og færre indtægter.**

**Hvornår regner Odense Letbane med at man er oppe på det budgetterede antal passagerer på 11 millioner?**

**Det er tidligere i min aktindsigt oplyst, at de tal der fremgår af udredningsrapporten skal tillægges 9,44%, for at få et retvisende billede af priserne i 2014, holder dette, og hvad er faktoren der skal tillægges for at få et retvisende billede af tallene i 2015.**

#### **19.Spørgsmål:**

**Odense Kommune skal i 2020 yde et driftstilskud til Odense Letbane, hvor mange passagerer er dette beregnet ud fra?**

*Svar:*

*Driftstilskuddet i 2020 er forudsat 9.6 mio. Passagerer i 2020.*

**Min kommentar:**

Jeg mener det er meget optimistisk at forvente 9.6 mio. Passagerer i 2020, der går en lang periode inden brugerne lærer Odense Letbane at kende, og bruge denne.

Derudover er der jo sket det, at Nyt OUH ikke står færdigt før i tidligst 2022, så man skal jo alt andet lige ind og revidere passager tallene, idet det jo har været en forudsætning da projektet blev sat i gang, at Nyt OUH var færdig i 2020, så Odense Kommunes driftstilskud bliver væsentligt større en forventet, og så er mit spørgsmål, hvor meget vil driftstilskuddet stige i denne periode, i forhold til budgetterede?

Først i 2024 forventer man at passager tallet være oppe på 11 mio. Passagerer, men her er så ikke taget højde for ændringen i færdiggørelsen af Nyt OUH, så alt andet lige bliver en meget stor omkostning for Odense Kommune med rykningen af færdiggørelsen af Nyt OUH.

Så spørgsmålet er så, skulle man ikke sætte letbaneprojektet på stand by i en periode, til man med sikkerhed ved hvornår Nyt OUH står færdigt.

Den mellemliggende tid kan man så bruge til at gennemgå udredningsrapporten, og få den tilpasset, så tallene kommer til at passe, ikke de fejlbehæftede tal der ligger i dag.

**20.Spørgsmål:**

**Hvor meget udgør rente og afdrag på lånet til Odense Letbane i de første 5 år af driften?**

*Svar:*

*I de første fem år andrager rente og afdrag 365 mDKK.*

**Min Kommentar:**

Det vil sige at der gennemsnitligt skal betales 73 mDKK om året i rente og afdrag, men der kommer alt andet lige max. 110 mDKK ind i indtægt fra passagerer (mindre de første år) der skal betale 10 kr. pr tur.

Antal passagerer er vel heller ikke beregnet til at være 11 millioner på årsbasis fra dag et, ( tidligere oplyst at der i 2020 er beregnet 9.6 millioner

passagerer) så der må vel regnes med en indkøringsfase for brugen af Odense Letbane, og der opstår en manglende indtægt fra passager indtægten, og hvornår forventer man at være nået op på det budgetterede antal passagerer.

Det vil så sige at der er 37 mDKK til at dække driftsudgifterne med, og her opstår der så et underskud, idet driftsomkostningerne er noget større end 37 mDKK, og driftsomkostningerne må jo antages at være gældende med fuld styrke fra dag et, hvordan dækkes dette underskud, optages der yderligere lån, eller nedsættes afdraget, idet man må formode at renten skal betales, og hvad er den beregnet til.

Optages der yderligere lån, skal der forrentes og afdrages endnu mere, og det er igen Odense Kommune og byens borgere der skal betale deette yderligere driftstilskud.

## **22.Spørgsmål**

**Kan det bekræftes at der skal køre 12 tog i timen på skinnerne, med det interval der er angivet som en forudsætningen for Odense Letbane?**

*Svar:*

*Der arbejdes efter samme forudsætninger som i Udredningsrapporten, juni 2013, med 12 togsæt. Det skal samtidig bemærkes, at Odense Kommune i øjeblikket arbejder på en opdatering af driftsbudgettet for letbanens linje 1, og i den forbindelse undersøger forskellige driftsscenerier. Dette arbejde forventes færdiggjort i løbet af foråret 2016.*

**Min kommentar:**

**Det bekræftes åbenbart nu, at der skal køre 12 tog på skinnerne i 19.5 timer 365 dage om året, hvor man fra Odense Letbane hele tiden har budgetteret med 10 tog i døgnet, det ændre jo en del ved de budgetter der er fremlagt.**

## **21. Spørgsmål**

**Dokumentation for en Kwh pris på kr. 1,10 i 2013.**

*Svar:*

*Odense Letbane P/S er ikke i besiddelse af konkret dokumentation for Kwh-beløbet i 2013. Men på elpristavlen.dk kan man se, at en fast el-pris til*

erhvervskunder er på omkring 75 øre/kWh. Hertil kommer moms på 25%. I alt cirka 94 øre kWh.

#### Min kommentar:

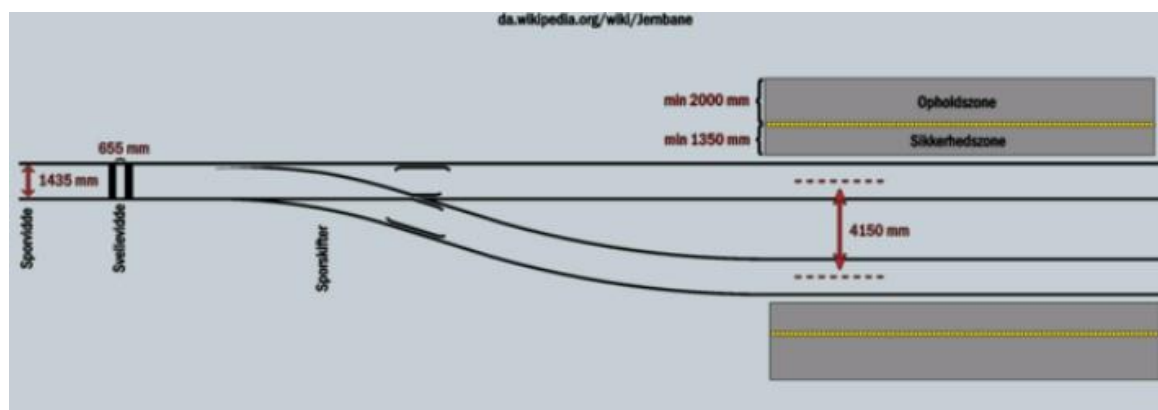
Den kWh pris der henvises til er for så vidt korrekt, men den afhænger af hvordan virksomheden godkendes (oplyst af Energi Fyn ), så prisen ligger ikke fast, og det kan undre at man i 2013 regner med en pris pr. kWh på 1.10kr., og nu skulle den så være 0.94 kr. pr. kWh, det giver jo alt andet lige en forskel, idet der er beregnet 1.229.904 km. pr. år.

Energi Fyn A/S oplyser at kWh prisen i dag er 1.95 kr. pr. kWh, derfra skal der så trækkes visse afgifter, afhængig af virksomhedens art, og dette kræver nærmere belysning, så en konkret pris kan ikke for nuværende beregnes.

## 22. Spørgsmål

Hvorledes skal det foregå at togene rent fysisk skal vende, det er dog 30 m. lange tog der skal vende, og hvor skal det ske ved stationen i Tarup?

Svar: Der findes flere modeller for sporskifte ved en letbane. Den typiske model er at forlænge sporene bag stationen inklusiv et sporskifte. Nedenstående billede viser et typisk sporskift:



I dette tilfælde kører toget helt ned til enden af linjen, hvorefter toget kører frem og ind i det rigtige spor. Et letbanetog har førerkabine i begge ender og letbaneføreren kan derfor sætte sig op i den anden ende af toget og køre toget tilbage.

## Min kommentar:

Når jeg spørger ind til hvordan toget skal vende er det fordi det tidligere er oplyst at det skal vende, det man nu skriver som svar er, at toget har styring i begge ender, hvad jeg egentlig godt kunne regne ud, men det kunne man jo bare have svaret første gang jeg spurgte, så jeg ved ikke hvad formålet med at skrive, at toget skal vende, det eneste der skal vende er togføreren, mærkelig måde at svare på.

## 23. Spørgsmål

**Kan punkt 21 bekræftes ændre det regnestykket for antal kørte kilometer, og hvad siger regnestykket så for vedligehold og energiforbrug?**

Svar:

*Jævnfør svar under spørgsmål 1, så arbejdes der efter samme forudsætninger som i Udredningsrapporten, juni 2013, med 12 togsæt. Det skal samtidig bemærkes, at Odense Kommune i øjeblikket arbejder på en opdatering af driftsbudgettet for letbanens linje 1, og i den forbindelse undersøger forskellige driftsscenarier. Dette arbejde forventes færdiggjort i løbet af foråret 2016.*

-----