

NOTAT

Dato 23. marts 2016
J. nr. 2016-1133

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 16. marts 2016 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L102 – Forslag til lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafikelskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden m.v.), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 14:

Kan ministeren bekræfte, at Folketinget ikke er blevet præsenteret for de økonomiske og miljømæssige konsekvenser ved en BRT-løsning fremfor en letbaneløsning?

Svar:

I Aftale om En grøn transportpolitik fra januar 2009 samt Aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010 indgået mellem Venstre, De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance blev der afsat 1,5 mia. kr. til et statsligt bidrag til en kollektiv trafikløsning på Ring 3.

Forligskredsen aftalte efterfølgende at få udarbejdet et grundlag for systemvalg af højklasset kollektiv trafik i Ring 3-korridoren.

Systemvalget, der blev undersøgt nærmere, stod mellem, om korridoren skulle betjenes med letbane eller med en højklasset busløsning kaldet BRT. BRT-system blev her defineret som en højklasset busløsning, der som letbanen overvejende kører i egen tracé.

Resultatet af undersøgelsen fremgår af rapporten ”Ring 3 - Letbane eller BRT?” (COWI 2010), der kan hentes på Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside: <http://www.trm.dk/da/publikationer/2010/ring-3---letbane-eller-brt>
Rapporten fra COWI blev fremsendt til Folketinget den 6. juli 2010.

Jeg kan oplyse, at forligskredsen bag letbanen på Ring 3 (Venstre, De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance) på et forligskredsmøde den 9. juni 2011 gav transportministeren mandat til at indgå en samarbejdsaftale med kommunerne



langs Ring 3 og Region Hovedstaden om at begynde arbejdet med etablering af en letbane.

Side 2/2

På den baggrund indgik Staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner langs med Ring 3 den 29. juni 2011 en samarbejdsaftale om at arbejde videre med anlæg af en letbane og at udarbejde beslutningsgrundlag herfor.

Transportministeriet og Ringby-samarbejdet offentliggjorde i marts 2013 ”Udredning om Letbane på Ring 3” udarbejdet af Metroselskabet.

Ved Aftale om Letbane i hovedstaden, busser og cykler af 19. juni 2013 blev det i den grønne forligskreds aftalt at tilføre letbaneprojektet yderligere 252 mio. kr., således at transportministeren efterfølgende kunne indgå en principaftale med de berørte kommuner.

Den 20. juni 2013 blev der på den baggrund indgået en Principaftale mellem staten ved Transportministeriet, Region Hovedstaden og de 11 kommuner om anlæg og drift af letbane på Ring 3.

Den 13. november 2013 blev der fremsat forslag til lov om Letbane på Ring 3, som blev enstemmigt vedtaget af Folketinget 26. februar 2014.

Endelig fremsatte jeg den 13. januar 2016 forslag til anlægslov for en letbane på Ring 3 (Lovforslag nr. L 102).

Som det fremgår, blev det tidligt i processen på baggrund af den ovennævnte rapport fra 2010 besluttet at arbejde videre med en kollektiv trafikløsning på Ring 3 i form af en letbaneløsning.

Der har på den baggrund ikke været arbejdet videre med at belyse økonomi, miljømæssige- og trafikale konsekvenser for en BRT-løsning siden analysen fra 2010.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt