

Talemanuskript til brug for samråd om L102 12. april 2016

Samrådsspørgsmål C:

Ministeren bedes kommentere det faktum, at en tidligere Cowi-medarbejder hævder, at letbanen i Ring 3-korridoren ikke koster 3,9 mia. kr., men 8-10 mia. kr., da der bl.a. ikke er taget højde for trafikomkostninger, der beløber sig til 2 mia. kr. årligt i anlægsperioden og 1 mia. kr. årligt i driftsperioden.

Svar:

Igennem den seneste tid har der i pressen været nævnt forskellige tal for, hvad anlægget af letbanen nu skulle koste, og hvordan samfundsøkonomien i projektet i virkeligheden så ud – herunder også nogle af de tal, der er anført i spørgsmålet. I det følgende vil jeg forsøge at forholde mig til nogle af de tal og spørgsmål, der har været rejst. Jeg skal derudover henvise til mit svar på udvalgets spørgsmål 10 til lovforslaget, som vedrører en række af de samme forhold.

Først og fremmest vil jeg sige, at det er vigtigt at skelne mellem henholdsvis anlægsomkostninger og samfundsøkonomiske omkostninger, og hvad der skal regnes med hvor. Jeg vil i det følgende sige lidt om begge dele:

Noget af det der har været anført er, at projektets nøgletal skulle være ”sminket”. At anlægsoverslaget på de 4 mia. kr., som fremgår af anlægsloven, kun skulle være en ”standardløsning”, og at en række udgifter, som burde være medregnet, ikke er medregnet. F.eks. udgifter til ekspropriationer, vejomlægninger, ændringer af vejkryds og tunnelarbejder.

Anlægsomkostningerne består af de udgifter, som bygherren skal betale til entreprenøren for at få bygget et givet konkret afgrænset projekt. Det er anlægsomkostningerne, der danner grundlag for projektets bevilling.

Konkret kan anlægsarbejderne i et letbaneprojekt som dette opdeles i vejanlæg, baneanlæg, konstruktioner, arealerhvervelser og ledningsomlægninger.

Overslagene for vej- og baneanlæg bygger på en opgørelse af mængder med tilhørende priser. Hvor mange tons jord, der skal flyttes, hvor mange kryds, der skal ombygges, hvor mange ledningsmaster, der skal opsættes, hvor mange spor og sveller, der skal bruges, etc. ganget med prisen. Til prissætningen anvendes de relevante enhedspriser.

Overslagene for konstruktioner omfatter alle nye broer og tunneler, udvidelser og forstærkninger af eksisterende

bygværker, funderinger, støttevægge, og lign. Hvert enkelt bygværk er prissat enkeltvist under hensyntagen til de udførelsesmæssige bindinger, der ofte vil være af hensyn til trafikafviklingen på vej og bane.

Overslagene for arealerhvervelser omfatter alle de arealer og rettigheder, der er nødvendige for etablering af letbanen. Ejerkredsens arealer er ikke inkluderet, da det er aftalt, at ejerne stiller arealer vederlagsfrit til rådighed for projektet. Overslaget over udgifter til arealerhvervelser bygger på en gennemgang af alle de arealer, der skal erhverves midlertidigt eller permanent samt nødvendige andre rettigheder såsom servitutter.

Arealerhvervelser inkluderer desuden enkelte totalekspropriationer med nedrivninger af ejendomme. Det er i sidste ende Ekspropriationskommissionen, der tager stilling til indgrebet samt fastlægger erstatningen.

Overslaget for ledningsomlægninger inkluderer letbaneprojektets andel af de samlede omkostninger til ledningsomlægninger, idet en række udgifter i medfør af gæsteprincippet helt efter praksis er forudsat afholdt af ledningsejerne.

Disse poster indgår altså alle i det fremlagte overslag. Af lovforslaget fremgår det på den baggrund, at de samlede anlægsomkostninger vurderes at være på 3.418 mio. kr. Dertil kommer, at der i overensstemmelse med sædvanlig praksis er afsat en usikkerhedsreserve på 646 mio. kr. således, at det samlede anlægsoverslag er på 4.064 mio. kr.

Som det også fremgår også af lovforslaget, har dette anlægsoverslag gennemgået en ekstern kvalitetssikring, som har fundet, at anlægsoverslaget er realistisk vurderet.

Det er selvfølgelig ingen garanti for, at det også er den endelige pris. Den endelige prøve på om anlægsoverslaget er realistisk får man, når projektet har været udbudt i markedet. Netop derfor er det også som noget særligt ved dette projekt aftalt mellem parterne, at man igen i fællesskab skal tage stilling til projektet på baggrund af udbudspriserne, før man giver endeligt grønt lys for at anlægge projektet.

Samlet set er det min vurdering, baseret på selskabets oplysninger, at det anlægsoverslag, der er anført i lovforslaget, er udført i overensstemmelse med den almindelige praksis og omfatter de normale og relevante poster. Men – og det skal man huske – der er tale om budgettal, der ligesom i andre

anlægsprojekter er usikre, lige indtil man kender den pris, som entreprenørerne tilbyder.

Ud over de ovenfor omtalte anlægsomkostninger, hvor staten deltager i finansieringen, er der også de driftsrelaterede anlægsomkostninger på 1,3 mia. kr. som alene finansieres af deltagende kommuner og Region Hovedstaden.

Det vil sige at det samlede anlægsoverslag for projektet er på i alt 5,3 mia. kr. (pl 2013).

Det har i relation til anlægsoverslaget også i debatten været anført, at tilkøb til projektet i virkeligheden udgør et beløb på op til flere mia. kr. og at det skulle være en årsag til, at den reelle anlægsudgift er undervurderet.

Letbaneprojektet er et samarbejdsprojekt mellem staten, Region Hovedstaden og 11 københavnske omegnskommuner. Det letbaneprojekt, man er blevet enige om, er beskrevet i lovforslaget. Det er projekt, som man finansierer i fællesskab.

I dette samarbejde er det aftalt, at parterne kan tilkøbe ændringer som en del af anlægget af letbanen. Der er typisk tale om tilkøb, som den enkelte part ønsker, eller som flere parter i

fællesskab ønsker. Derfor betales de alene af den eller de parter, der ønsker ændringen.

Gladsaxe kommune har eksempelvis tilkøbt etablering af frihøjde på 4,33 m mellem eksisterende kørebane og jernbanebro over Buddingevej ved Buddinge Station, så det nuværende højdebegrænsningsskilt på 3,9 m kan fjernes.

Ifølge letbaneselskabet er der på nuværende tidspunkt tiltrådt tilkøb i selve projektet for 130 mio. kr. Dertil kommer tilkøb af alternativ linjeføring ved DTU 95 mio. kr., hvoraf staten betaler 50 mio. kr.

Ud over de direkte tilkøb har mange af kommunerne planer om investeringer af forskellig slags i kølvandet på letbanerne. Der er typisk tale om investeringer, som de enkelte kommuner har valgt at foretage for, at den pågældende kommune kan få den fulde fordel af letbanen. Men også investeringer, der er adskilt fra det egentlige anlæg af letbanen.

Disse investeringer i f.eks. initiativer i relation til byudvikling er ikke med i anlægsoverslaget.

Det har i denne sammenhæng også været nævnt, at udgifterne til ombygning af Herlev og Glostrup stationer burde være en del

af letbanens budget, herunder fordi man medregner de positive effekter af disse anlæg på letbanens passagertal i beregningen af drifts- og samfundsøkonomien.

Jeg skal her gøre opmærksom på, at det i forslaget til anlægslov er eksplicit anført, at disse to projekter ikke er en del af projektet, idet der er tale om særskilte projekter, og at der i andet regi pågår udarbejdelse af beslutningsgrundlag. Det er dog rigtigt at gevinsterne er indregnet i det samfundsøkonomiske regnestykke i letbaneprojektet.

Så det er korrekt, at projektets drifts- og samfundsøkonomi vil blive forringet, hvis ikke der som antaget sker en ombygning af de to stationer.

Som sagt indledningsvis skal der skelnes mellem anlægsoverslaget og samfundsøkonomien. Jeg vil nu vende mig imod samfundsøkonomien.

Det er blevet anført i debatten, at der skulle være en række mangler i de samfundsøkonomiske beregninger. Blandt andet, at der ikke er taget højde for projektets påvirkning af vejtrafikken.

Jeg har fået oplyst, at de beregninger, der er foretaget af projektets samfundsøkonomi er baseret på de retningslinjer, der fremgår af Transport- og Bygningsministeriets ”Manual for samfundsøkonomisk analyse”. Resultatet af den samfundsøkonomiske beregning fremgår af rapporten: ”Udredning om letbane på Ring 3” fra 2013.

Det samfundsøkonomiske tab er beregnet til i alt ca. 8 mia. kr.

I dette regnestykke indgår anlægsomkostningerne i kroner og øre, som jeg lige har omtalt. Og der indgår også ledningsejernes udgifter til ledningsomlægninger.

Der indgår tillige tidstab for vejtrafikken i driftsfasen i form af længere køretid og forsinkelsestid. Samlet set forventes der en stigning i køretid for vejtrafikken på ca. 280.000 timer/år og ekstra forsinkelser på 75.000 timer/år. Dette tidstab er omregnet til en kroneværdi ved hjælp af de såkaldte tidsværdier.

Tidstab for trafikanterne i anlægsfasen er derimod ikke medregnet. Ifølge selskabet hænger det sammen med, at man på tidspunktet for beregningen ikke præcist vidste, hvordan arbejdet i anlægsfasen ville blive tilrettelagt. Men her er altså et

punkt, hvor det samfundsøkonomiske regnestykke afgjort kunne forbedres.

I forhold til de trafikale effekter i driftsfasen i det hele taget har det været anført i debatten, at projektet samlet set skulle være en ulempe. Hertil kan jeg oplyse, at letbanen i udredningsrapporten samlet set er beregnet til at give forbedringer for de rejsende i den kollektive trafik i hovedstaden. Gevinsterne er opgjort til ca. 350.000 timer/år.

En række andre elementer indgår efter sædvanlig praksis ikke i den samfundsøkonomiske analyse, da effekterne kan være vanskelige at kvantificere og værdisætte. Det gælder f.eks. effekter på regionens konkurrenceevne, værdien af byudviklingspotentialer, værdien af at sparet rejsetid ofte bliver konverteret til øget arbejdstid, samt forventede stigninger i ejendoms- og grundværdier.

Siden beregningen af projektets samfundsøkonomi i forbindelse med udredningsrapporten er der sket en række af ændringer, som også vil kunne have betydning for den samfundsøkonomiske beregning. Blandt andet har Finansministeriet ændret i diskonteringsrenten, og en lang række af de i udredningsrapporten forudsatte

hastighedsnedsættelser for vejtrafikken er tilbageført til de nuværende hastighedsgrænser, jf. lovforslaget.

Uanset disse forhold, og den manglende indregning af trafikantomkostninger i anlægsfasen, tror jeg dog samlet set, at en ny beregning af samfundsøkonomien vil lande nogenlunde i samme størrelsesorden som de foreliggende beregninger – dvs. et samfundsøkonomisk tab på i størrelsesordenen 8 mia. kr.

Og det er vel denne størrelsesorden og ikke det nøjagtige tal, der her skal lægges mærke til.

Dette har endelig også været anført i debatten, at letbanen i Ring 3 skulle være første fase i et kolossalt letbanenet i hele Storkøbenhavn.

Jeg kan fuldstændigt afvise, at regeringen har planer i den retning. Tværtimod har jeg fået sat en planlagt undersøgelse af et sådant net i bero.