

NOTAT

Folketinget
Transport- og Bygningsudvalget

Dato 15. marts 2016
J. nr. 2016-1133

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 14. 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 trafikselskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden m.v.), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 10:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 13. marts 2016 fra Torben Pedersen, jf. L 102 – bilag 10.

Svar:

Jeg kan oplyse, at det samlede anlægsoverslag for letbanen på Ring 3 er på 4,064 mio. kr. (pl 2013), jf. lovforslaget, hvilket svarer til projektets bevilling.

Af Principaftalen fremgår det: ”at anlæg af letbanen er omfattet af et ”tilkøbsprincip”, der definerer anlæggets udformning, således som det er beskrevet i ”Udredning om letbane på Ring 3”, som ”det nødvendige og tilstrækkelige”. Såfremt staten, kommunerne eller regionen ønsker væsentlige ændringer i anlægget, vil denne part selv skulle finansiere den eventuelle merudgift, der er forbundet hermed fuldt ud.”

Der er indtil videre tiltrådt tilkøb til ca. 130 mio. kr. Heraf udgør tilkøb af alternativ linjeføring ved DTU 95 mio. kr.

Jeg kan oplyse, at der i forliget om ”en grøn transportpolitik” blev afsat 2 mia. kr. ”til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i Hovedstadsområdet.” 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 viste, at en BRT-løsning var billigere i både anlæg og drift end en letbane og samtidig havde en bedre samfundsøkonomi. Til gengæld tiltrækker letbanen flere passagerer, blandt andet fordi den opleves som mere komfortabel.

Jeg kan oplyse, 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 opgjort over en tidsperiode på 50 år er beregnet til i alt ca. 8 mia. kr.

En række elementer indgår efter sædvanlig praksis ikke i den samfundsøkonomiske analyse, da effekterne kan være vanskelige at kvantificere og værdisætte. Det gælder bl.a. gener i anlægsperioden, regionens konkurrenceevne, værdien af byudviklingspotentialer, værdien af at spare rejsetid ofte bliver konverteret til øget arbejdstid, samt forventede stigninger i ejendoms- og grundværdier.

Jeg kan oplyse, at letbanen giver forbedringer for de rejsende i den kollektive trafik i hovedstaden. Tidsgevinsterne er opgjort til næsten 2 mia. kr. Fraregnes bilisternes tidstab er de samlede tidsgevinster knap en halv mia. kr. Efter beregningen af projektets samfundsøkonomi er en række af de forudsatte hastighedsnedsættelser tilbageført til de nuværende hastighedsgrænser, jf. lovforslaget. Dette reducerer bilisternes tidstab og øger de samlede tidsgevinster. Antallet af kørespor opretholdes – bortset fra enkelte kortere strækninger.

Fremkommeligheden for biltrafikken, især i de større vejkryds, vil blive reduceret også uden en letbane som følge af væksten i biltrafikken. I 3-5 ekstra kryds medfører projektet et lavt serviceniveau i myldretiderne forhold til situationen uden en letbane.

Endelig kan jeg oplyse, at en letbane er 10-15 minutter hurtigere end buslinje 300S, der betjener samme strækning. Da letbanen kører i eget tracé på størstedelen af strækningen, vil passagererne opleve en større rettidighed, der bidrager til en kortere samlet rejsetid.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt