

NOTAT

Dato 22. 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 trafikselskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden m.v.), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Villum Christensen (LA).

Spørgsmål 16:

Ministeren bedes redegøre for, i hvilket omfang såkaldte trafikantomkostninger indgår – det vil sige tab som samfundet lider, når trafikanter forsinkes i trafikken som følge af indsnævrede kørebaner, nedsat hastighed, kødannelser og alternativ kørsel på villaveje m.v. på grund af forringet fremkommelighed?

Svar:

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.

Af den nævnte rapport fremgår det, at bilisternes tidstab er opgjort til ca. 1,3 mia. kr. (tabel 18.4 s. 153). Hovedparten af den negative tidsgevinst for bilisterne skyldes forudsatte hastighedsnedsættelser, der på en række strækninger er tilbageført til de nuværende hastighedsgrænser, jf. mit svar på spørgsmål 10. Det reelle tidstab for bilisterne vil derfor med projektets nuværende udformning antageligt være mindre.

Udover tidstabet indgår ekstra kørselsomkostninger på ca. 60 mio. kr. De øgede kørselsomkostninger opstår som resultat af, at nogle bilister kører en længere vej, der vil være hurtigere efter anlæg af letbanen. Fastholdelsen af de nuværende hastighedsgrænser vil bidrage til at reducere omvejskørsel og dermed kørselsomkostningerne, jf. ovenfor.

Tidsgevinsterne for de kollektive trafikanter er opgjort til ca. 1,9 mia. kr. Tidsgevinsterne ved at etablere letbanen i stedet for den eksisterende busdrift kan være undervurderet, da trafikmodellen OTM ikke opererer med forsinkelser for



busdriften som følge af trængsel. I OTM er rejsetiden med bus således lig med køreplanstiden, hvilket ikke altid er tilfældet i praksis. Derved undervurderes tidsgevinsten ved letbanen indirekte. Letbanen kører således fortrinsvis i eget tracé og påvirkes derved i udgangspunktet mindre af trængslen end den eksisterende busdrift.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt