

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 13. april 2016
J. nr. 2016-1133

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 29. 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 20

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 29. marts 2016 fra Nils Peter Astrupgaard, Kgs. Lyngby, jf. L 102 – bilag 15.

Svar:

Anlægsomkostningerne til letbanen består af de udgifter i form af kroner og øre som bygherren skal betale til entreprenøren for at få udført et givet anlæg. Det er den måde udgifterne til anlægsprojekter på Transport- og Bygningsministeriets område normalt opgøres på. Disse omkostninger omfatter også de udgifter til ledningsomlægninger, som skal betales af bygherren. Disse omkostninger er skønnet til ca. 250 mio. kr.

Dertil kommer ledningsejernes udgifter til ledningsomlægninger. Som følge af gæsteprincippets anvendelse vil ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges i forbindelse med anlægsarbejder på letbanen på Ring 3, skulle betale for flytningen af deres ledninger. Af forslaget til anlægslov (L102) fremgår at ledningsejernes udgift er vurderet til ca. 750 mio. kr. Jeg vil henvise til rapporten: ”Redegørelse om afklaring af omkostninger til ledningsomlægninger og ledningsejernes mulighed for finansiering heraf”, sendt til Folketinget den 23. februar 2016, for en nærmere omtale af baggrunden for dette tal.

Såvel bygherrens direkte udgifter i kroner og øre til anlægget som ledningsejernes udgifter til ledningsomlægninger indgår i den samfundsøkonomiske analyse, som en omkostning for samfundet ved anlæg af letbanen. Det svarer til de principper, der gælder i andre statslige anlægsprojekter.

Med hensyn til de i henvendelsen anførte tal for udgifterne til en BRT løsning andre steder vil jeg henlede opmærksomheden på, at det kan være svært umid-



delbart at overføre tal fra andre projekter uden nærmere at redegøre for, hvad der er inkluderet i BRT løsningen.

Side 2/2

Nogle BRT løsninger består af signalprioritering for busserne i udvalgte kryds, malede busbaner på dele af strækningen og almindelig kantstens stoppesteder samt brug af standardbusser, medens andre BRT projekter arbejder med at busserne på store dele af strækningen kører i eget tracé, signalprioritering i samtlige kryds, særlige busperroner og anvendelse af særligt busmateriel mm. Disse forskelle i udformning kan betyde store forskelle i såvel anlægsomkostninger som samfundsøkonomiske omkostninger mellem BRT projekter.

Det er korrekt som der anføres i henvendelsen, at der ikke siden 2010 er arbejdet videre med en BRT løsning. Det betyder, at de tal der er anført i rapporten fra 2010 skal opdateres, hvis der skal foretages en reel sammenligning af en BRT løsning med den letbaneløsning, der er indeholdt i lovforslag L102.

Med hensyn til de øvrige emner, der rejses i henvendelsen, vil jeg henvise til min besvarelse af udvalgets spørgsmål 9 og 10 til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt