



Region
Hovedstaden

Transport- og Bygningsudvalget

Att: Formand Lennart Damsbo-Andersen

Fredag den 11. marts 2016

Til Formanden for Transport- og Bygningsudvalget

Letbaneprojektet i Ring 3-korridoren bygger på et mangeårigt samarbejde mellem staten, Region Hovedstaden (Københavns Amt) samt 11 omegnskommuner. Siden 1999 er der gennemført en række undersøgelser af linjeføring, placering af stationer, systemvalg og finansiering af en højklasset kollektiv trafikforbindelse i Ring 3 korridoren.

I "Projekt Basisnet" fra 1999 indgik kombinationer af højklasset bus og sporvogn i Ring 3-korridoren mellem Ishøj og Lyngby. I "Korridorundersøgelsen" fra 2001 blev undersøgt forskellige systemvalg i form af metro, letbane, sporbus og højklasset bus. I "Korridorundersøgelsen" fra 2003 blev der arbejdet videre med alternative linjeføringer på baggrund af de fire systemalternativer. Efter indgåelse af forliget om "en grøn transportpolitik" i 2009, hvor der blev afsat penge til Ring 3-korridoren, gennemførte Transportministeriet med bistand fra COWI en undersøgelse med en sammenligning af en letbane og en højklasset busløsning. Arbejdet mundede i 2010 ud i rapporten "Ring 3 – Letbane eller BRT?".

Rapporten viste, at en BRT-løsning var billigere i anlæg og drift end en letbane og havde en bedre samfundsøkonomi. Til gengæld tiltrækker letbanen flere passagerer, blandt andet fordi den opleves som mere komfortabel. Desuden giver letbanen et bedre grundlag for at fremme byudviklingen i de omliggende kommuner, blandt andet fordi en letbane vurderes at være mere robust som en højklasset løsning end BRT, hvor busserne kan komme til at køre mere i blandet trafik end oprindeligt planlagt eller blive omlagt til andre ruter.

På den baggrund indgik staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner omkring Ring 3 i 2011 en samarbejdsaftale om at udarbejde et beslutningsgrundlag for en letbane på Ring 3. Efter færdiggørelsen af beslutningsgrundlaget blev samarbejdsaftalen i 2013 fulgt op af en principaftale mellem parterne om gennemførelse af en letbane på Ring 3. Statens medvirken til Principaftalen var baseret på en politisk aftale om letbane i hovedstaden, busser og cykler fra juni 2013. Principaftalen fastlægger parternes indbyrdes økonomiske forpligtelser i forhold til det samlede anlæg af letbanen samt til finansiering af 375 mio. kr. til forberedende arbejder, som allerede er langt fremme.

Principaftalen dannede grundlag for Folketingets vedtagelse i februar 2014 af lov om letbane på Ring 3.

Understøttelse af vækst og udvikling samt styrkelse af den kollektive transport på tværs i Hovedstadsregionen for at mindske trængslen, er de væsentligste bevæggrunde for, at Region Hovedstaden og kommunerne har valgt at investere i en letbaneløsning frem for en busløsning. Langs den kommende letbane ligger arealer svarende til 2 gange arealerne i Ørestaden. Det er arealer, der er nødvendige for at hovedstaden fortsat skal kunne udvikle sig i forhold til vækst i arbejdspladser og boliger. Erfaringer fra udlandet viser, at letbaner kan være en driver for by- og erhvervsudviklingen og kan skabe vækst svarende til mellem 6 og 13 gange niveauet af anlægssummen. Derudover kan der forventes en værditilvækst på de stationsnære arealer på mellem 10 og 20 %.

En BRT-løsning har ikke samme effekt for byudviklingen som den skinnebårne løsning. Rapporten "Ring 3 – Letbane eller BRT?" fra 2010 viser, at byudviklingsperspektivet ved en letbane grundet skinneeffekten og stationsnærhedsprincippet må forventes at være mindst dobbelt så stort som ved en BRT-løsning.

Statens medvirken til letbaneprojektet er afgørende for parterne, der derfor også er glade for, at staten på grundlag af en politisk aftale om Metro, letbane, nærbane og cykler fra juni 2014 har besluttet at medvirke til at sikre en bedre letbanebetjening af DTU. Parterne finder det ligeledes positivt, at staten på grundlag af transportaftalen af 12. juni 2012 om Bedre og billigere kollektiv trafik har afsat et beløb til en analyse af et sammenhængende kollektivt trafiknet i hovedstadsområdet med fokus på udviklingen af et mere robust kollektivt net gennem udbygning af strategiske knudepunkter, der bl.a. kan aflaste Nørreport st. og København H.

Såfremt Transport- og Bygningsudvalget beslutter sig for at afholde en høring om BRT-løsninger i Hovedstaden vil vi på vegne af Region Hovedstaden og de 11 kommuner gerne have mulighed for at deltage med henblik på at uddybe bevæggrundene for at investere i letbaneløsningen.

Venlig hilsen



Karin Søjberg Holst
Borgmester i Gladsaxe Kommune og
næstformand i bestyrelsen for Hovedstadens Letbane



Sophie Hæstorp Andersen
Regionsrådsformand i Region Hovedstaden