

Kast ikke gode penge efter dårlige

Der er tre gode grunde til ikke at gennemføre letbaneprojektet langs ring 3, selvom der allerede er brugt ca. 300 mio. kr. på projektet.

For det første har projektet, trods de overdrevne positive beregningsantagelser, en samfundsøkonomisk værdi på minus 8 mia. kr. ifølge det rådgivende firma COWI. Det er i sig selv problematisk at realisere projekter, hvor ulemperne er større end fordelene, hvilket er det den samfundsøkonomiske beregning viser.

For det andet er trafikprognoserne vildt optimistiske. De viser, at der sker omtrent en fordobling af den kollektive trafik, selvom der sker en nedlæggelse af stoppesteder i forhold til den nuværende S-busdrift. Grundlaget for trafikberegningerne er den trafikmodel, som overvurderede trafikken på Metroen med 30-40%. En mere nøgtern vurdering ville tage udgangspunkt i det nuværende passagerantal. Det er stadigvæk et mysterium hvor denne store trafikvækst skal komme fra.

For det tredje er den skønnede anlægssum meget optimistisk vurderet til godt 4 mia. kr. plus udgifter til det rullende materiel. Det er kommet frem, at der i projektet ikke er indregnet omkostninger på op til 1,5 mia.kr. til omlægning af ledningsnettet – kloaker, gas, el mv. – idet disse omkostninger skal afholdes af ledningsejerne. For borgerne er det imidlertid ligegyldigt, om de skal betale direkte til projektet eller indirekte via forbrugsafgifter til ledningsejerne. Betales skal der under alle omstændigheder.

Det skal hertil lægges, at anlægsomkostninger altid er for lavt ansat, fordi de bygger på en forudsætning om at projektet forløber glat. Der tages desuden ikke hensyn til eksterne vanskeligheder som man altid har et ufuldstændigt kendskab til.

Det har været fremført, at letbaneprojektet i virkeligheden er begrundet i, at der opstår nye stationsnære områder. At et område defineres som stationsnært indebærer, at der ifølge Fødevarer- og Miljøministeriets udviklingsplan for hovedstadsområdet kan bygges med en højere bebyggelsestæthed end i områder, der ikke er stationsnære.

Hvis det er argumentationen for at skabe nye muligheder for vækst i antallet af arbejdspladser langs ring 3 er der tale om et uacceptabelt knæfald for begrebet stationsnærhed.

Det afgørende for at udlægge noget som "stationsnært" bør være, at der er en god kollektiv trafikbetjening og ikke om denne betjening er med skinnebåren trafik eller om den er med højklasset busbetjening. En busbetjening

Poul Sulkjær

Civilingeniør & -økonom
Gammel lundtoftevej 19C
2800 Lyngby
poul@sulkjaer.dk
Tlf: 20205490

17. april 2016

med 5 minutters drift og kørsel i eget tracé er absolut konkurrencedygtig til en letbaneløsning.

I den offentlige debat fremføres det ofte, at en letbane i sig selv kan skabe økonomisk og erhvervsmæssig vækst. Det er at tillægge trafikløsninger alt for stor vægt. Vækst får vi, når virksomheder drives talentfuldt med dygtige ledere og medarbejdere, herunder velbetalte specialister. Disse medarbejdere får ikke bedre ideer af at køre med letbane i stedet for bus og i øvrigt kører nok alle disse velbetalte medarbejdere i bil til arbejde, hvis ikke de af sundhedsmæssige grunde tager cyklen. Virksomheder ønsker altid at placere sig centralt i regionen og en lokalisering langs ring 3 er under alle omstændigheder en central placering.

Det bør også tillægges værdi, at en busløsning gør det overflødigt at omlægge ledningsnettet – og at det bliver langt lettere at reparere ledninger (kloaker, gas, el mv.) når det skulle blive nødvendigt.

Endelig vil en busløsning være betydelig mere skånsom overfor bymiljøet, f.eks. i Lyngby, hvor grundejere kan se frem til inddragelse af forhaver og den lokale biltrafik tvinges til stor omvejskørsel.

Det er aldrig for sent at blive klogere. Det bør man ikke mindst blive, når der er mangel på offentlige ressourcer – og hele den offentlige sektor er nødt til at ”spænde livremmen ind” med omprioriteringsbidrag og lign.

En opgivelse af letbaneprojektet på ring 3 vil være den helt rigtige beslutning og gengive troen på, at der stadig kan træffes fornuftige og pragmatiske beslutninger i dette land.

Poul Sulkjær