

Det store letbane-cirkus - kan ende på 20 milliarder over 40 år!

Hvad er det nu det med, at letbanen koster mere en beregnet?

Jeg er sikker på, at mange ikke fatter præcis, hvad præmissen for letbaneberegningerne er. Men det er kort og godt, hvad det koster at lægge skinner gennem 11 kommuner og ikke meget mere.

Dertil kommer adskillige afværgeomkostninger. Omkostninger som ikke er i letbanebudgettet, men som dækkes af de enkelte kommuner samt virksomheder som DONG og HNG m.v., som i sidste ende skal betales af den almindelige forbruger - som er dig og mig...

Men lad os begynde med lidt nyere historie: I 2010 vurderede man, at letbanen i 2010 priser ville koste 4,5 milliarder inkl. en reserve på 30%, og at driftsomkostningerne ville beløbe sig på op til over 100 millioner om året, og at investeringen ville forrentes med minus 2,5%, yderligere 100 millioner om året. I nutidskroner er det 4,92 milliarder nettopristalsindex. I 2010 var indexet 91,8 - i dag er det 100,4.

Hvordan kan letbanen så kun koste 3,750 milliarder i dag (2013 priser)? Det er ganske enkelt:

Man tog selve stationerne, informationsstanderne og selve letbanetogene ud og kaldte det driftsrelaterede omkostninger.

Prisen på letbanen blev ikke mindre af den grund. Men det, man fortalte offentligheden, var noget andet: At prisen på skinnerne var 3,750 milliarder, og nævnte i en undernote, at der nu var 1,3 milliarder separat til stationer og letbanevogne. Samtidig reducerede man korrektionsreserven til 15 % i stedet for de aftalte 30 %.

Så hvad koster den i dag? 3,75+1,3 milliarder er som beskedent 5,05 milliarder (2013 tal), i 2016 tal er det 5,2 milliarder. Inklusive en korrektionsreserve på 30, som det burde være, er det knap 5,9 milliarder. Det var så det, ikke?

Nej, det er det ikke.

Dertil kommer ledningsomlægninger, som skal betales. Der har være budgetteret med 750 millioner til dette, men af høringsvar fra Folketinget siger alene DONG, at det skal op med 300 millioner, og HNG siger, at de 750 mio. meget let kan være for lidt. Lad os antage, at det er halvdelen af DONGs estimat, dvs. 150 millioner. Her finder vi således yderligere 1,2 milliarder, som ikke direkte vises nogen steder i den offentlige debat. 5,9 +1,2 er som bekendt 7,1 milliarder - Det var så det, ikke? Nej, det er det ikke.

Udover svimlende 7,1 milliard er der afværgeomkostninger og ekstra omkostninger, som (vi nævner i flæng): DTU alternativet 95 millioner, nedkørsel Klampenborgvej (ved rådhuset) 70 millioner, Firskovvej 70 millioner, vejarbejde langs Lundtoftgårdsvej/Klampenborgvej 100 millioner, rillespor Buddingevej, omlægning af kryds i Lyngby 40 millioner, en enkelt tankstation i Gladsaxe formentlig 100 millioner. Det er så 95+70+70+100+40+100 = 475 millioner (lavt sat). Vi er nu på 7,575 milliarder. Det var så det? Nej, det er det ikke.

Udover det er der afværgeforanstaltninger i mange kommuner, og ekspropriationer til Statoiltank (50 mio.?), cykelbutik i Lyngby (10 mio.?), og endnu en bygning (10 mio.), 16 transformerstationer (50 mio.), eventuel ombygning af Herlev og Glostrup stationer (for regionaltoget m.v.) 600 mio., og genhusning til Ishøj borgere (ikke fastsat, men lad os sige 20 mio.). Ja, kære borgere, vi er ved, at nærme os. Vi er nu på 8.,2 milliarder

Det var vel så det? Nej, det er det ikke

Når letbanen bliver etableret, kommer der ventetider for øvrigheden (dem som ikke bruger letbanen). Det er i 100 millioner klassen pr år. Man har beregnet, at letbanen vil give et negativt afkast på 2,5 %. Det er ca. 200 millioner om året. Eller yderligere 8 milliarder over 40 år. Og husk lige driftsunderskuddet på 100 millioner (pr år): 4 milliarder yderligere. Så det ender på 20 milliarder (give and take).

Det var så det? Nej, det er det ikke.

Det er yderligere 2 % af anlægssummen (yderligere uden for budget) afsat til afskærmning af magnetiske forstyrrelser ift. hospitalerne (EMC): Ca. 100 millioner.

Jeg er faktisk sikker på, at jeg kun har skrabet i overfladen. Men det må tiden jo vise.