



København den 7. april 2016

Til medlemmerne af Folketingets Transport- og Bygningsudvalg

Region Hovedstaden og de 11 kommuner i letbanesamarbejdet er forundrede over de tvivlsspørgsmål, der er rejst i Transport- og Bygningsudvalget i forbindelse med behandlingen af anlægslovforslaget for letbanen på Ring 3, og vil gerne i det følgende søge at afmontere disse tvivlsspørgsmål.

De fælles aftaler og vedtaget lovgrundlag

Regionen og kommunerne har sammen med staten arbejdet med letbaneprojektet i næsten 5 år og i fællesskab brugt omkring 400 mio. kr. i tillid til de indgåede aftaler og den af Folketinget allerede vedtagne lov om letbanen:

- Aftale fra juni 2011 om tilvejebringelse af et beslutningsgrundlag for en letbane
- Principaftale fra juni 2013 om parternes indbyrdes ansvarsforhold og finansiering af letbanen
- Lov om Letbane på Ring 3, vedtaget af Folketinget i februar 2014, på basis af Principaftalen

Hvorfor en letbane?

Letbanen på Ring 3 bliver en regional forbindelse, som vil få flere passagerer end Kystbanen, der har ca. 10 mio. passagerer årligt, og vil blandt andet skulle forbinde de fem S-togslinjer. Det stiller store krav til systemets kapacitet, som letbanen kan imødekomme uden at skabe væsentlige problemer for bilernes fremkommelighed.

I modsætning hertil vil en BRT-løsning, selv med særligt lange 24 meter busser, ikke kunne opnå tilstrækkelig kapacitet til at fremtidssikre betjeningen, blandt andet af passagererne fra S-togene, jf. Movias oplæg på høringen i Transport- og Bygningsudvalget den 30. marts 2016.

Når staten, regionen og kommunerne i 2011 - på baggrund af rapporten 'Letbane eller BRT?' valgte at gå videre med letbanen, skyldtes det også, at letbanen kan skabe vækst i regionen. Det ses allerede nu af, at en række virksomheder, herunder blandt andet Novozymes, Microsoft og NCC, har valgt at lokalisere sig langs letbanestrækningen i tillid til, at letbanen kommer.

Er økonomien ændret?

Det anlægslovforslag, som udvalget nu behandler, indeholder ikke noget nyt i forhold til Principaftalen og Lov om Letbane på Ring 3, når det gælder anlægsomkostninger og driftsomkostninger.

Projektet og dets anlægsomkostninger er konsolideret gennem en detaljering og optimering af projektet, som er gransket af eksterne eksperter både inden indgåelse af Principaftalen i 2013 og inden indarbejdelse i anlægslovforslaget i 2015. De i Principaftalen og Lov om Letbane på Ring 3 forudsatte anlægsomkostninger er således blot blevet yderligere bekræftet i anlægslovforslaget.

Heller ikke driftsomkostningerne er ændrede eller nye. Det skal i øvrigt bemærkes, at det alene er Region Hovedstaden og kommunerne, der skal finansiere driftsomkostningerne, inklusiv afskrivning og forrentning af tog og etablering af et Kontrol- og Vedligeholdelsescenter, idet staten trækker sig ud af projektet, når letbanen overgår til passagerdrift i overensstemmelse med, hvad der er aftalt i Principaftalen og med ordlyden i Lov om Letbane på Ring 3.

Som nævnt i lovbemærkningerne, er det i forbindelse med anlægslovsforslaget, som det eneste nye, besluttet at imødekomme ledningsejernes ønske om en ændret tilrettelæggelse af ledningsomlægningerne. Dette vurderes at indebære en risiko på op til ca. 100 mio. kr. En risiko, der ligger helt inden for de afsatte reserver i letbaneprojektet (staten har afsat de normale korrektionsreserver på 30 pct.).

En del ledninger er omfattet af det såkaldte gæsteprincip. Det betyder, at ledningsejerne ikke betaler for at ligge i vejen, men at ledningsejerne som modstykke skal betale for eventuelle nødvendige flytninger af disse ledninger. Dette er helt normalt i større anlægsprojekter som for eksempel store vejanlæg, letbaner og Metro.

Flytning af de ledninger på Ring 3, der er omfattet af gæsteprincippet, vurderes at koste ledningsejerne i størrelsesordenen 750 mio.kr. Omkostninger til flytning af ledninger, som ikke er omfattet af gæsteprincippet, indgår i anlægsbudgettet for letbaneprojektet. Begge dele fremgår af Lov om Letbane på Ring 3 (vedtaget af Folketinget i februar 2014) og er således ikke nyt.

Mangler der noget i budgettet?

Det projekt, der indgår i anlægslovsforslaget, indeholder som hidtil alt, hvad der skal til for at etablere en velfungerende driftsstabil letbane indpasset i Ring 3, der efter anlæg af letbanen fortsat kan fungere som en effektiv overordnet trafikforbindelse for biler, cykler m.v.

I projektet indgår således de nødvendige ombygninger og tilpasninger af Ring 3, herunder ændring af alle 60 signalregulerede kryds, ombygning af gamle broer og etablering af nye broer, forstærkning af fundamenter på nærliggende bygninger, særlige jord- og tunnelarbejder, blandt andet under viadukten ved Buddingevej, og alle andre nødvendige konstruktioner, og projektomkostninger i relation til ekspropriationer, arkæologiske udgravninger m.v. samt anlæg af letbaneinfrastruktur, inklusiv rilleskinnespor, hvor dette er hensigtsmæssigt.

Der er således ikke behov for tilkøb. Men ligesom i en række andre nyere anlægslove er der i Lov om Letbane på Ring 3 åbnet mulighed for, at parterne kan tilkøbe ekstra ydelser i det omfang, de måtte ønske dette.

Som eksempler kan nævnes, at staten, sammen med Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune, har besluttet at tilkøbe en linjeføring ind gennem DTU. Gladsaxe Kommune har ønsket at udvide Gladsaxe Boulevard samtidig med etablering af letbanen, og Lyngby-Taarbæk Kommune har ønsket at etablere en rampe til et parkerings-anlæg, som af praktiske grunde mest hensigtsmæssigt kan gennemføres sammen med anlægget af letbanen.

Samlet forventes der indgået aftaler om tilkøb for omkring 200-300 mio. kr., som parterne hver især bærer omkostningerne ved, og som derfor ikke belaster letbaneprojektets økonomi.

Hvad hvis budgettet skrider?

Selv om gennemarbejdningen af letbaneprojektet og den valgte udbudsstrategi medvirker til at sikre den bedst mulige konkurrencesituation, er Regionerne og kommunerne klar over, at der altid vil være usikkerhed knyttet til markedssituationen under udbud af store anlægsopgaver. Derfor har alle ejerne også aftalt, at projektet først vil blive endelig godkendt, når vi kender resultatet af udbudsprocessen og ved, hvad entreprenørerne vil have i betaling for at anlægge letbanen.

Efter Lov om Letbane på Ring 3 vil resultatet af udbuddet, som forventes at foreligge i foråret 2017, netop skulle danne grundlag for ejernes endelige beslutning om gennemførelse af letbanen.

Vi håber, at ovenstående giver udvalget en afklaring af de rejste tvivlsspørgsmål, således at udvalget snarest kan færdiggøre sin behandling af lovforslaget med henblik på Folketingets vedtagelse af anlægsloven. Vi deltager naturligvis meget gerne i et møde med Transport- og Bygningsudvalget, såfremt udvalget måtte ønske dette.

Venlig hilsen



Sophie Hæstorp Andersen
Formand, Region Hovedstaden



Steen Christiansen
Borgmester, Albertslund Kommune



Kent Max Magelund
Borgmester, Brøndby Kommune



Karin Søjberg Holst
Borgmester, Gladsaxe Kommune



John Engelhardt
Borgmester, Glostrup Kommune



Thomas Gyldal Petersen
Borgmester, Herlev Kommune



Helle Moesgaard Adelborg
Borgmester, Hvidovre Kommune



Michael Ziegler
Borgmester, Høje-Taastrup Kommune



Ole Bjørstorp
Borgmester, Ishøj Kommune



Sofia Osmani
Borgmester, Lyngby-Taarbæk Kommune



Erik Nielsen
Borgmester, Rødovre Kommune



Henrik Rasmussen
Borgmester, Vallensbæk Kommune