

Talemanuskript til brug for samrådsspørgsmål A-C

Samrådsspørgsmål A:

Ministeren bedes redegøre for de økonomiske konsekvenser (anlæg og drift) ved at bygge en letbane i Ring 3-korridoren sammenholdt med en alternativ BRT-løsning, herunder hvilken løsning der sikrer mest mulig kollektiv transport for pengene?

Svar:

Før jeg kommer med tal der kan belyse de økonomiske konsekvenser, vil jeg starte med - kort - at ridse historien op fra 2009 og frem til i dag for projektet om at forbedre den kollektive trafik på Ring 3 i Hovedstadsområdet. Og så i øvrigt henviser til de skriftlige svar jeg har givet til udvalget.

Historien er helt nødvendigt for at forstå tallene og ikke mindst, hvorfor vi ikke præcist har de tal som udvalget spørger til.

I aftalen om en grøn transportpolitik fra januar 2009 afsatte den grønne forligskreds 1,5 mia. kr. til et statsligt bidrag til en kollektiv trafikløsning på Ring 3.

Forligskredsen aftalte efterfølgende at få udarbejdet et grundlag for systemvalg af højklasset kollektiv trafik i Ring 3-korridoren.

Systemvalget, der blev undersøgt nærmere, stod mellem, om korridoren skulle betjenes med letbane eller med en højklasset busløsning kaldet BRT. BRT-system blev her defineret som en højklasset busløsning, der som letbanen overvejende kører i eget tracé.

Resultatet af undersøgelsen fremgår af rapporten ”Ring 3 - Letbane eller BRT?” udarbejdet af COWI. Rapporten fra COWI blev fremsendt til Folketinget den 6. juli 2010.

På et forligskredsmøde den 9. juni 2011 gav forligskredsen transportministeren mandat til at indgå en samarbejdsaftale med kommunerne langs Ring 3 og Region Hovedstaden om at begynde arbejdet med etablering af en letbane.

På den baggrund indgik staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner langs med Ring 3 den 29. juni 2011 en samarbejdsaftale om at arbejde videre med anlæg af en letbane og at udarbejde beslutningsgrundlag herfor.

Transportministeriet og Ringby-samarbejdet offentliggjorde i marts 2013 ”Udredning om Letbane på Ring 3” udarbejdet af

Metroselskabet. Konsulentvirksomheden Incentive var inde over de samfundsøkonomiske beregninger

Den 20. juni 2013 blev der på den baggrund indgået en Principaftale mellem staten ved Transportministeriet, Region Hovedstaden og de 11 kommuner om anlæg og drift af letbane på Ring 3.

Væsentlige punkter i denne aftale er:

- Staten bidrager med 40 pct. af anlægsbudgettet svarende til ca. 1,8 mia. kr. inklusive reserver. Det samlede anlægsbudget er på ca. 4,0 mia. kr.
- Staten bidrager ikke til de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på ca. 1,3 mia. kr. (tog, kontrol- og vedligeholdelsescenter m.m.).
- Den endelige beslutning om letbanen tages først, når resultatet af udbuddet af de store anlægs- og leverandørkontrakter, og dermed de samlede økonomiske konsekvenser af projektets gennemførelse, kendes.

- Parterne er enige om, at der kan anvendes op til 375 mio. kr. til projektering, forberedende arbejder udarbejdelse og gennemførelse af udbud.

Den 13. november 2013 blev der fremsat forslag til lov om Letbane på Ring 3, som blev enstemmigt vedtaget af Folketinget 26. februar 2014. Med loven blev letbaneselskabet stiftet med det formål at projektere, anlægge og drive en letbane på Ring 3, og der blev aftalt en fordeling af og en betalingsplan for indskuddet i selskabet mellem de deltagende parter.

Endelig fremsatte jeg den 13. januar 2016 forslag til anlægslov for en letbane på Ring 3 (Lovforslag nr. L 102).

Som det fremgår, blev det tidligt i processen på baggrund af den ovennævnte rapport fra 2010 besluttet alene at arbejde videre med en kollektiv trafikløsning på Ring 3 i form af en letbaneløsning.

Der har på den baggrund ikke været arbejdet videre med at belyse økonomi, miljømæssige og trafikale konsekvenser for en BRT-løsning siden analysen fra 2010.

For at gøre en lang historie kort, så er det ”bedste” sammenligningsgrundlag, vi har i øjeblikket, derfor også systemvalgsrapporten fra 2010.

Det er i sandhedens interesse næppe retfærdigt hverken for letbanen eller for BRT løsningen at drage fornyede konklusioner baseret på en sammenligning af det overordnede BRT-projekt fra 2010 og letbaneprojektet, som er detaljeret i betydeligt omfang siden. Det var også en af konklusionerne ved den høring, der for nylig blev gennemført i udvalget.

Hvis der skulle laves en ”retfærdig” sammenligning mellem de to systemer, ville det kræve at BRT løsningen mindst blev undersøgt svarende til udredningsrapporten for letbanen fra 2013.

Med det – væsentlige – forbehold, vil jeg dog gerne gentage nogle af de væsentlige tal fra systemvalgsrapporten fra 2010:

- Det skønnede passagertal pr. hverdagsdøgn for letbanen blev i 2010 vurderet til at være 57.820 mod 53.400 for BRT løsningen, og det blev vurderet at hver 10. passager i letbanen tidligere kørte i bil medens hver 13. passager i BRT tidligere kørte i bil.

- De samlede anlægsomkostninger til letbanen blev i 2010 skønnet til 3.749 mio. kr. i 2010-priser og for BRT løsningen 2.350 mio. kr. også i 2010-priser. Det vil sige, at en letbane blev vurderet til i anlægsomkostninger at være ca. 60 pct. dyrere end en BRT-løsning. Og der var i 2010 rapporten ikke tale om en skrabet BRT model, men en model med eget trace som letbanen, signalprioritering mv. Selv om det ikke er undersøgt, vil jeg ikke tro, at der bliver rykket meget ved prisforholdet mellem de to systemer, hvis det skulle blive aktuelt at opdatere BRT løsningen.
- De årlige driftsomkostninger for letbanen blev vurderet til 185 mio. kr. mod 97,2 mio. kr. for BRT løsningen; det vil sige dobbelt så store for letbanen som for BRT.
- Letbanen blev i 2010 skønnet til at betyde et samfundsøkonomisk tab på ca. 2,6 mia. kr., mens BRT løsningen ville betyde en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 0,5 mia.
- Det skal bemærkes, at det samfundsøkonomiske tab i Udredningsrapporten fra 2013 for letbanen steg til 8,3 mia. kr.

- Endvidere skal bemærkes, at de driftsrelaterede anlægsudgifter ved en BRT-løsning er væsentligt mindre end ved en letbane. Dette påvirker ikke staten, da det er aftalt, at de øvrige parter finansierer udgifterne, men har naturligvis betydning for det samlede billede.