

Aalborg Kommune, Aalborg Byråd
Boulevarden 13, 9000 Aalborg



Transport- og Bygningsudvalg

28-10-2015

Aalborg Byråd

Aalborg Letbane er vigtig for Aalborg og Nordjylland

Byrådet
Boulevarden 13
9000 Aalborg
9931 3131

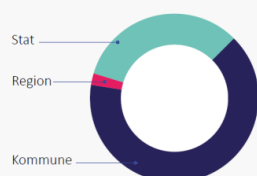
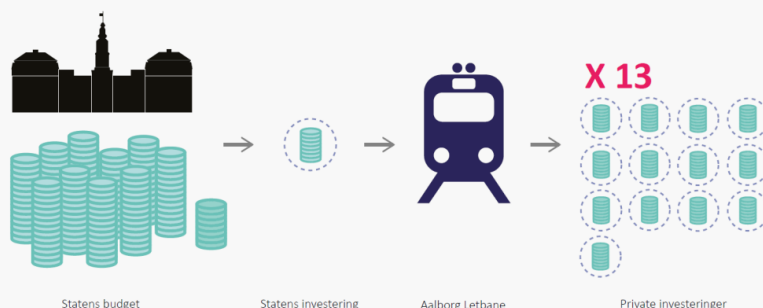
Som opfølgning på vores foretræde den 22. oktober er der i det følgende nogle uddybende svar på nogle af de spørgsmål, der var oppe på mødet.

Sagsnr.:
2014-20794
Dok.nr.:
2014-20794-48
Init.: JES
Cvr nr.: 29189420

Det helt centrale for os er imidlertid, at vi i Aalborg og Nordjylland ønsker at investere i en fortsat positiv udvikling af vores by og region og derfor er helt uforstående over for regeringens planer om at annullere letbanen på finansloven.

Lille investering for staten – uvurderlig betydning for væksten i Norddanmark

Staten investering i Aalborg Letbane udgør en meget begrænset del af de samlede investeringer i dansk infrastruktur. Erfaringer fra Bergen viser, at investeringen i letbanen medfører private investeringer, der er 13 gange så store. 2 mia NOK investeret i letbanen har bevirket investeringer i byggeri langs letbanen på 26 mia NOK.



Aalborg Kommune finansierer den største del af letbanen

I stil med de øvrige letbaner i Danmark (Århus, Odense og København) har der med Finansloven 2015 været aftalt en finansiering af Aalborg Letbane, fordelt mellem stat, region og kommune. Finansieringen fra Aalborg kommune og Region Nordjylland er bevilget.

Som det fremgår af figuren, er det Aalborg Kommune, der med indregning af de såkaldte driftsrelaterede anlægsinvesteringer i vogne og depot mv., bærer langt hovedparten af investeringen.

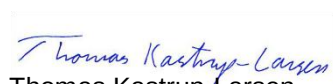
**Aalborg
Kommune**

Hertil kommer, at der i den principaftale, der allerede er forhandlet på plads med staten, kun er forudsat en statslig udgift på 41 mio.kr. i 2016.



På de følgende sider er givet mere uddybende besvarelse på mere tekniske forhold

Venlig hilsen


Thomas Kastrup-Larsen
Borgmester

9931 1500
tkl-byraad@aalborg.dk

Opfølgning på møde i Transport og Bygningsudvalget – Bilag

Samfundsøkonomi

I [Udredningsrapporten for Aalborg Letbane/BRT](#) er der beregnet samfundsøkonomi for projektet. Beregningerne er opdelt i to afsnit: 'Samfundsøkonomisk udredning' og 'lokal merværdi'. Det første afsnit beregner samfundsøkonomien efter Transportministeriets model. I det andet afsnit regnes på faktorer, der ikke indgår i Transportministeriets model.

1. Aalborg Kommune finder, at den samfundsøkonomiske model, Transportministeriet kræver, er mere velegnet til at beregne samfundsøkonomi for vejprojekter, end for kollektive transportprojekter. Fx udgøres næsten halvdelen af det samfundsøkonomiske tab (45%) af tidstab og omvejskørsel for vejtrafik. Det er ikke fair i en model, der skal vurdere et alternativ til biltrafikken gennem Aalborgs tætby. Almindeligvis må det siges, at den samfundsøkonomiske metode er bedst til at sammenligne ensartede projekter med hinanden. Det kan desværre ikke ske i dette tilfælde, fordi det mest nærliggende sammenligningsgrundlag, Odense Letbane ikke påfører biltrafikken omvejskørsel (den optages af Odenses ombygning af Thomas B. Thriges Gade). Derudover er Odense Letbane beregnet med en kalkulationsrente på 5% og ikke 4% som Aalborg Letbane.
2. I afsnittet 'lokal merværdi' vurderes konservativt på letbanens effekter i forhold til stationsnærhed, mangfoldigt handelsliv og herlighedsværdi. Disse effekter bør indgå i den samlede samfundsøkonomiske analyse. I Aalborg finder vi det bemærkelsesværdigt, at man i Bergen har set private investeringer i stationsnært byggeri for en faktor 13 i forhold til investeringen i selve letbanen.

Passagerprognoser

[Udredningsrapporten for Aalborg Letbane/BRT](#) rummer passagerprognoser med to forskellige afsæt, til to forskellige formål i beregninger. Dels passagerprognosen for den kollektiv trafik generelt, der anvendes til at beregne de driftsmæssige besparelser, som letbanen giver på busdriften – dels prognosen for rejsende med letbanen:

1. Trafikmodellen for Aalborg indeholder en vækst i persontrafikarbejdet i bil på ca. 1,1 mio. personkilometer pr. dag, frem til år 2025. Skulle den kollektive trafik overtage halvdelen af denne vækst – svarende til de statslige målsætninger – vil persontrafikarbejdet med bus og tog således skulle øges med 550.000 personkilometer pr dag. Tallet, som er indeholdt i beregningerne er ca. 273.000 personkilometer pr. dag.
2. Passagerudviklingen på letbanestrækningen er beregnet på baggrund af det allerede kendte antal rejsende (i bus) på strækningen, understøttet af den forventede og planlagte byfortætning. Hertil er, som i de øvrige danske letbaneprojekter, tillagt en skinneeffekt (flere rejsende pga. mere attraktiv kollektiv trafik) samt en øget omstigning mellem øvrige transportmidler og letbanen.

Har man undersøgt BRT

[Udredningsrapporten for Aalborg Letbane/BRT](#) undersøger letbane og BRT på lige vilkår. På den baggrund har Byråd og Regionsråd med overvældende flertal besluttet sig for at arbejde videre med etablering af Aalborg Letbane.

Økonomisk robusthed

Anlægsoverslaget for Aalborg Letbane er robust. Anlægsoverslaget er bl.a. baseret på faktiske erfaringspriser for Aarhus Letbane. Der er gennemført risikoanalyse og eksternt review på fase 2 niveau og opsamling herpå. Den samlede projektbevilling er beregnet i overensstemmelse med Transportministeriets krav om 'Ny anlægsbudgettering', og rummer derfor korrektionsfaktor på 10% og yderligere reservetillæg på 20%, i alt 30% mere end anlægsoverslaget.