

Hej Villum Christensen,

Hermed en et koncentrat af nogle af de problemstillinger der knytter sig til en letbane på Ring 3.

Når økonomien som omtales ved Folketingets behandling af sagen ikke er dækkende skyldes det flere forhold, hvor jeg har forsøgt at belyse fem af dem

- 1) Usædvanligt at vedtage et projekt, hvor Folketinget ikke kender de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser!** Letbaneselskabet har kun fremlagt et overslag for en "standard-løsning" til 4 milliarder kroner.

Hvad indbefatter "Standard-løsningen"? "En fremføring af en sporvejsarrangement i et terræn helt uden problemer, hvor banen alene udføres som ballasteret spor" (ballasteret spor = alm. jernbanespor på sveller lagt i granitballast!)

Hvilke ting er ikke indbefattet i en "standard-løsning"? Alt andet! F.eks. sporarrangement udført som rillespor i stedet for ballasteret spor (som sporvognsspor var i København (før 1972)), ekspropriationer, ledningsomlægninger, vejomlægninger, ændring af vejskryds, funderingsproblemer (ekstrafunderinger af huse langs banen (f.eks. højhus ved Lyngby)), særlige jordarbejder f.eks. tunnelarbejder (viadukten på Buddingevej umiddelbart før Lyngby station) etc. etc. Alle disse ting skal "**tilkøbes**" (som det udtrykkes fra Letbaneselskabet). "Tilkøb" forventes indtil videre at udgøre ekstra 4 milliarder kroner. Dette bevirker at den direkte anlægssum forventes at blive 8 milliarder kroner

Der foreligger ingen oplysninger for trafikantomkostninger!

"Trafikantomkostninger" er det tab som samfundet lider, når trafikanter forsinkes i trafikken som følge af indsnævrede kørebaner, nedsat hastighed, kødannelser m.v. En beregningsmodel (godkendt af Vejdirektoratet) af trafikantomkostningerne i anlægsfasen viser, at de vil andrage 1- 2 milliarder kroner pr. år! **Den samlede udgift for samfundet ved anlæg af en letbane på Ring 3 vil derved andrage 15-22 milliarder kroner og ikke de 4 milliarder kroner, der omtales ved Folketingets behandling af sagen.**

Projektet er af eksperter i økonomi (bl.a. af Produktivitetskommissionen) bedømt til at give et samfundsøkonomisk stærkt negativt afkast. **Kommissionen har frarådet, at letbaneprojektet gennemføres!**

- 2) Usædvanligt at vedtage et projekt, hvor alternative løsningsmuligheder hverken er undersøgt eller belyst** andet end på skrømt! Intet i de tilgængelige rapporter viser, at der er sket en sammenligning af alternative løsningsforslag!

- 3) Usædvanligt at vedtage et projekt, hvor det ikke er bragt til offentlighedens kendskab, at det tilsyneladende kun er første fase i et kolosalt letbanenet i hele Storkøbenhavn!** Adskillige forhold peger i denne retning, f.eks. kommissoriet i DtU-Transports arbejde for Region Hovedstaden!

4) Usædvanligt at vedtage et projekt, hvor man fortæller, at det vil øge fremkommeligheden, hvor det tværtimod generelt vil øge den gennemsnitlige transporttid for alle trafikanter, både på kort og på lang sigt! Beregninger viser, at der vil være ekstra trafikantomkostninger i størrelsesorden 0,5-1 milliard kroner pr. år i hele letbanens levetid (100-150 år!

Når der også i driftsfasen vil optræde ekstra trafikantomkostninger skyldes det flere forhold,

- a) Passagerer kommer langsommere frem med en let bane end med en busforbindelse (ses af køreplaner for busserne sammelignet med den forventede køretid for letbanen)
- b) Mere væsentlig er den stærk reducerede fremkommelighed for især bilisterne, vejenes (Ring 3) kapacitet nedsættes væsentligt således, at der i adskillige af døgnet timer vil være langvarige kødannelser, bilister vælger omveje som så bliver belastet udover deres kapacitet etc.etc.
- c) Passage af de 60 lyskryds bliver stærkt påvirket for svingende trafik

Alt ialt giver foreløbnige beregninger et årligt spild af samfundsressourcer svarende til 0,5 -1 milliard kroner i hele letbanen levetid!

5) Usædvanligt at vedtage et projekt, hvor det eneste man tilbyder er, at erstatte en velfungerende transportform med en anden! (S- og E-Busser erstattes med en sporvogne!), og hvor dette ikke klart fremgår af hele grundlaget for beslutning om en "letbane på Ring 3"! Bemærk!

S- og E-bussernes eksistens er alene omtalt i Trængselskommissionens rapport! S- busserne som var de sidet hurtigbusser man satte ind blev vedtaget i Høbedstadsrådet i 1989 og de første busser blev sat i drift i 1990, bl.a "300S" som nettp betjener Ring 3!

Letbanen er ikke et supplement, men en erstatning for noget tilsvarende, hvor den yderligere stjæler vejbaneareal fra de andre trafikanter. Det er dette, der drastisk forringer forholdene for biltrafikken og som bevirker de helt ekstreme trafikantomkostninger, hvis letbanen anlægges! Bemærk, at "Ring 3" mister en kørebane i hver retning i det meste af sin længde!

Det skal bemærkes, at der til at vurdere trafikantomkostningernes størrelse er benyttet et beregningsprogram, som Vejdirektoratet har udleveret til dets rådgivere og som benyttes til at beregne samfundstab som følge af tidsspilde i trafikken ved store anlægsarbejder. Der er således tale om anerkendte beregningsprincipper!