

Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt

CC: Finansminister Claus Hjort Frederiksen samt trafikudvalg.

29. Marts 2016

**COWI rapport fra 2010 er forældet. Beslutningsgrundlag for letbaner ligeså.**

Kære transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt

Nye "Letbaner på gummihjul" er etableret siden 2010 og til marginale omkostninger – helt ned til 0,1 mia. kr. - i forhold til COWI rapportens BRT omkostninger på 2,35 Mia. kr. og/eller letbane omkostninger på 4,0 mia. kr.(2013). Letbaneomkostninger skal minimum tillægges mindst 1 mia. kr. for ledningsomlægninger jf. svar til trafikudvalget bilag 7:

<http://www.ft.dk/samling/20151/lovforslag/l102/bilag/7/1602670.pdf>

Omkostninger for ledningsomlægninger fremgår imidlertid ikke som anlægsomkostninger i letbanens budget, idet ledningsejerne hovedsageligt pålægges disse. De repræsenterer ikke desto mindre en udgift på mindst 1 mia. kr. Hertil skal lægges et endnu ikke fastlagt udgiftsbudget på kommunernes tilkøb, da letbanebudgettet er et minimumsbudget.

De samlede omkostninger for anlæg bliver dermed mindst i samme størrelsesorden som de +5,3 mia. kr., som forelagt i indlæg bilag 9:

<http://www.ft.dk/samling/20151/lovforslag/l102/bilag/9/1608871.pdf>

Siden COWI 2010 rapporten er der sket en rivende udvikling på området "letbaner på gummihjul" – foreløbigt op til 25 meter lange flerleddede vogntog med eltraktion (Hybrid) i egne baner med trafikprioritering. Der er tilgængelige flerårige data vedr. anlægsomkostninger samt de imponerende trafikspring på mellem 20 og 40% flere påstigere til kollektiv trafik, som disse anlæg har medført.

Malmö er nærmest "danske" tilstande og her kunne 17 km prioriterede busbaner med stationer anlægges for 66 millioner SEK. Et beløb som med samme standard kan skaleres til danske forhold ved 27 km Ring 3 tracee, hvilket resulterer i et muligt minimumsanlægsbudget for en tilsvarende løsning i Ring 3 på 0,1 mia. DKK.

En noget dyrere løsning er baseret på Movia's +WAY etableringsomkostninger bl.a. i Nørre Alle på 130 mio. eller 26 mio. kr. pr. kilometer jf:

[http://www.trafikdage.dk/papers\\_2014/285\\_SoerenHalkier.PDF](http://www.trafikdage.dk/papers_2014/285_SoerenHalkier.PDF)

Med dette udgangspunkt kan en samlet pris for +WAY/Letbane på gummihjul for 27 km i Ring 3 estimeres til 0,7 milliarder kr., hvilket fortsat er et attraktivt prisgrundlag for denne højklassede trafikløsning, som også giver hurtigere transport end med letbanen.

I dag gennemfører rute 330 E Ring 3 ruten 5 minutter hurtigere end den kommende letbane og uden de fordele, som et +WAY spor vil give, hvilket gøres med ca. det samme antal stop som en evt. letbane. Der bør ikke sammenlignes med 300S, da denne har langt flere stop.

Det kan undre, at Venstre kan se alle fordele i, at Aalborg ikke får en letbane, men i stedet får en "letbane på gummihjul".

<http://nordjyske.dk/nyheder/v-ordfoerer-lun-paa-brt-loesning/8e7d49db-b6af-4675-a5ce-75dfda6e2dd8/112/1513>

Hvorfor skal Ring 3 ikke have de samme fordele, så højklasset trafik kan være en realitet om 2 år – i stedet for 2023/24 og til eksorbitant højere omkostninger, idet også det rullende letbane materiel er langt dyrere end tilsvarende på gummihjul.

Besparelserne ved at gennemføre +WAY/Letbaner på gummihjul i Ring 3 kan gøre det muligt for Aalborg at få støtte til deres BRT system, ligesom andre BRT systemer kunne sættes i værk med et langt større positivt resultat målt i stigning af passagerkilometre i kollektiv trafik og de heraf afledte fordele med aflastning af trafikproblemer samt miljøgevinsterne med de overvejende eldrevne letbaner på gummihjul.

Det frigjorte beløb er der også stort behov for indenfor flygtninge- og velfærdsområderne, hvor der til stadighed savnes finansiering.

Med venlig hilsen

Nils Peter Astrupgaard, Snerlevej 1, 2800 Kongens Lyngby

Akademiingeniør

5156 3082