



Til Flemming Steen Munch

Svar på spørgsmål om letbane fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads

23. september 2019

Sagsnummer
2019-0252690

Dokumentnummer
2019-0252690-1

Kære Flemming Steen Munch

Du har den 12. september stillet følgende spørgsmål:

- 1) Hvordan forestiller ØKF sig, at finansieringen af letbane til Brønshøj bliver skruet sammen?
- 2) Vil nogle af letbaneproblemerne i Aarhus, jf. denne artikel: <https://www.dknyt.dk/portal/1/103265/letbaneudgifter-loeber-loebesk-i-aarhus/?nb=1>, også kunne findes i KK?
- 3) Der er i forvejen indregnet nogle "sociale faktorer", der skal kompensere for lave passager-antal ved bl.a. at løfte Tingbjergs byudvikling. Virker dette forsvarligt set i lyset af problemerne i Aarhus?
- 4) Hvordan vil man - hvis KK beslutter at etablere letbanen - kunne sikre sig, at økonomien holder, jf. nylige overskridelser på andre anlægsprojekter (fx svømmehallen på Papirøen)?

Økonomiforvaltningens svar

1) Hvordan forestiller ØKF sig, at finansieringen af letbane til Brønshøj bliver skruet sammen?

Københavns Kommune har i samarbejde med Gladsaxe Kommune og Region Hovedstaden, og med Metroselskabet som rådgiver, lavet en udvidet screening af en letbane på Frederikssundsvej, som Borgerrepræsentationen behandlede den 22. november 2018.

Økonomiforvaltningens udgangspunkt er, at en letbane mellem Nørrebro St. og den kommende letbane i Ring 3 via Brønshøj, Husum, Tingbjerg og Gladsaxe vil blive finansieret af Staten, Københavns Kommune, Gladsaxe Kommune og eventuelt Region Hovedstaden. Ved den kommende letbane i Ring 3 finansierer staten 40 % af anlægsudgifterne, Region Hovedstaden 26% og kommunerne i alt 34%. Kommunerne og Region Hovedstaden står for alle udgifter vedr. drift og vedligehold til den kommende letbane i Ring 3. Hvordan Københavns Kommune vil finansiere anlæg og drift af en letbane, er der endnu ikke taget stilling til.

Center for Byudvikling
Team Mobilitet
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800176

2) Vil nogle af letbaneproblemerne i Aarhus, jf. denne artikel:
<https://www.dknyt.dk/portal/1/103265/letbaneudgifter-loeber-loebesk-i-aarhus/?nb=1>, også kunne findes i KK?

I artiklen beskrives to problemstillinger i forhold til letbanen: a) at driftsudgiften til letbanen er blevet større end forventet, og deraf afledt at der skal spares på busdriften; b) at anlægsudgiften er blevet højere end forventet.

Svar vedr. a): Beregningerne i den udvidede screening viste, at letbanen vil have et årligt driftsoverskud på ca. 15 mio. kr. – dvs. når de forventede passagerindtægter trækkes fra de forventede driftsudgifter kommer der et overskud. Det tidligere forstudie, der blev afrapporteret i 2014, viste ligeledes, at der ville komme et driftsoverskud på letbanen. Hvis der skal arbejdes videre med letbanen, skal der udarbejdes en udredning. Her vil man gå mere i detaljer med driftsøkonomien. Hvor mange der i en fremtid rent faktisk vil bruge letbanen, eller for den sags skyld busserne, metroen eller køre på vejene, kan man ikke sige med sikkerhed. Men de trafikmodelberegninger, der ligger bag de afrapporterede analyser, er udarbejdet så grundigt som det har været vurderet passende ift., at det er en tidlig analysefase og i forhold til de analysemidler, der har været til rådighed. Det er ikke undersøgt, hvordan finansiering af et eventuelt underskud for letbanen, skal konstrueres.

Svar vedr. b): I forhold til anlægsøkonomien er de bagvedliggende beregninger i den udvidede screening udarbejdet på baggrund af principperne i statens model for ny anlægsbudgettering. Heri indgår bl.a., at der tillægges et korrektionstillæg på 50% af det forventede anlægsbudget for at sikre en buffer til de eventuelle stigende udgifter, der senere kan komme. I eventuelt senere undersøgelsesfaser, hvor detaljeringsniveauet øges, reduceres korrektionstillægget.

Restfinansieringen af letbanen mellem Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads er i den seneste, afrapporterede analyse opgjort til 3 mia. kr. Heri indgår et korrektionstillæg på 50%.

3) Der er i forvejen indregnet nogle "sociale faktorer", der skal kompensere for lave passager-antal ved bl.a. at løfte Tingbjergs byudvikling. Virker dette forsvarligt set i lyset af problemerne i Aarhus?

Økonomiforvaltningen er usikker på, hvad der menes med "sociale faktorer" i denne sammenhæng, og det vurderes umiddelbart ikke, at der er indregnet sociale faktorer som omtalt i spørgsmålet til kompensation for lave passagertal.

Ifølge de gennemførte trafikberegninger, vil de to stationer, der er planlagt i Tingbjerg, være dem, hvor flest personer stiger på letbanen ud over Nørrebro St. At betjene Tingbjerg giver derfor både mening ift. udviklingen af Tingbjerg og i forhold til letbanens driftsøkonomi. Man kunne forestille sig en anden linjeføring, der ville være billigere anlægsmæssigt og måske også driftsmæssigt. Den ville dog betjene Tingbjerg,

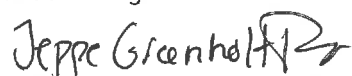
Husum og Frederikssundsvej dårligere og er derfor ikke anbefalet. Et sådan "tilvalg" vurderes ikke som en social faktor, men som resultat af en samlet vurdering af, hvordan letbanen trafikalt giver bedst nytte for København.

4) Hvordan vil man - hvis KK beslutter at etablere letbanen - kunne sikre sig, at økonomien holder, jf. nylige overskridelser på andre anlægsprojekter (fx svømmehallen på Papirøen)?

I et eventuelt videre arbejde med letbanen vil statens principper for anlægsbudgettering forventeligt stadig blive brugt. Det betyder, at det forventes, at der bliver foretaget ekstern kvalitetssikring af anlægsbudgettet. Derudover vil der blive afsat et korrektionstillæg. Hvis Københavns Kommune og de relevante parter vælger at arbejde videre med letbanen, vil der skulle laves en udredning. Her er korrektionstillægget fortsat 50 %. Herefter skal der laves VVM-undersøgelse og beslutningsgrundlag, og her er korrektionstillægget forventeligt 30 %.

Et letbanesystem kan udformes på mange måder afhængig, af hvilke krav, der stilles til eksempelvis trafikafvikling, byrumsløsninger, letbanens hastighed, fodgængeres mulighed for krydsninger mv. Alle forhold, der vil påvirke anlægs- og driftsøkonomien. I de tidligere gennemførte analyser er der søgt løsninger, der ikke alene handler om "billigst mulig", men også indarbejder økonomi til eksempelvis, hvordan en letbane kan integreres på en strøggade som Frederikssundsvej i Københavns Kommune. Herved reduceres risikoen for stigende budgetter, fordi man reducerer behov for senere ønsker om "tilkøb" til letbanen.

Med venlig hilsen



Jeppe Grønholt-Pedersen
Kontorchef