

Sagsfremstilling til punkt 42 vedr. Letbanen

Som det fremgår af nedenstående mail, er der nogle udfordringer omkring letbanens linjeføring omkring DTU og finansieringen af en evt. ændret linjeføring. Enhedslisten på Christiansborg foreslår en fælleskommunal dækning af udgifterne til ændret linjeføring. Dette vil jeg gerne have på som punkt til næste Byrådsmøde, så der kan ske en drøftelse, og sagen kan vedtages eller sendes til yderligere behandling i udvalg. Formålet er at Ishøj Byråd udformer en støtteerklæring til en ændret linjeføring.

Samtidig vil jeg gerne rejse spørgsmålet om linjeføringen i Ishøj, så det ligeledes kan blive vedtaget eller sendt til viderebehandling i udvalg

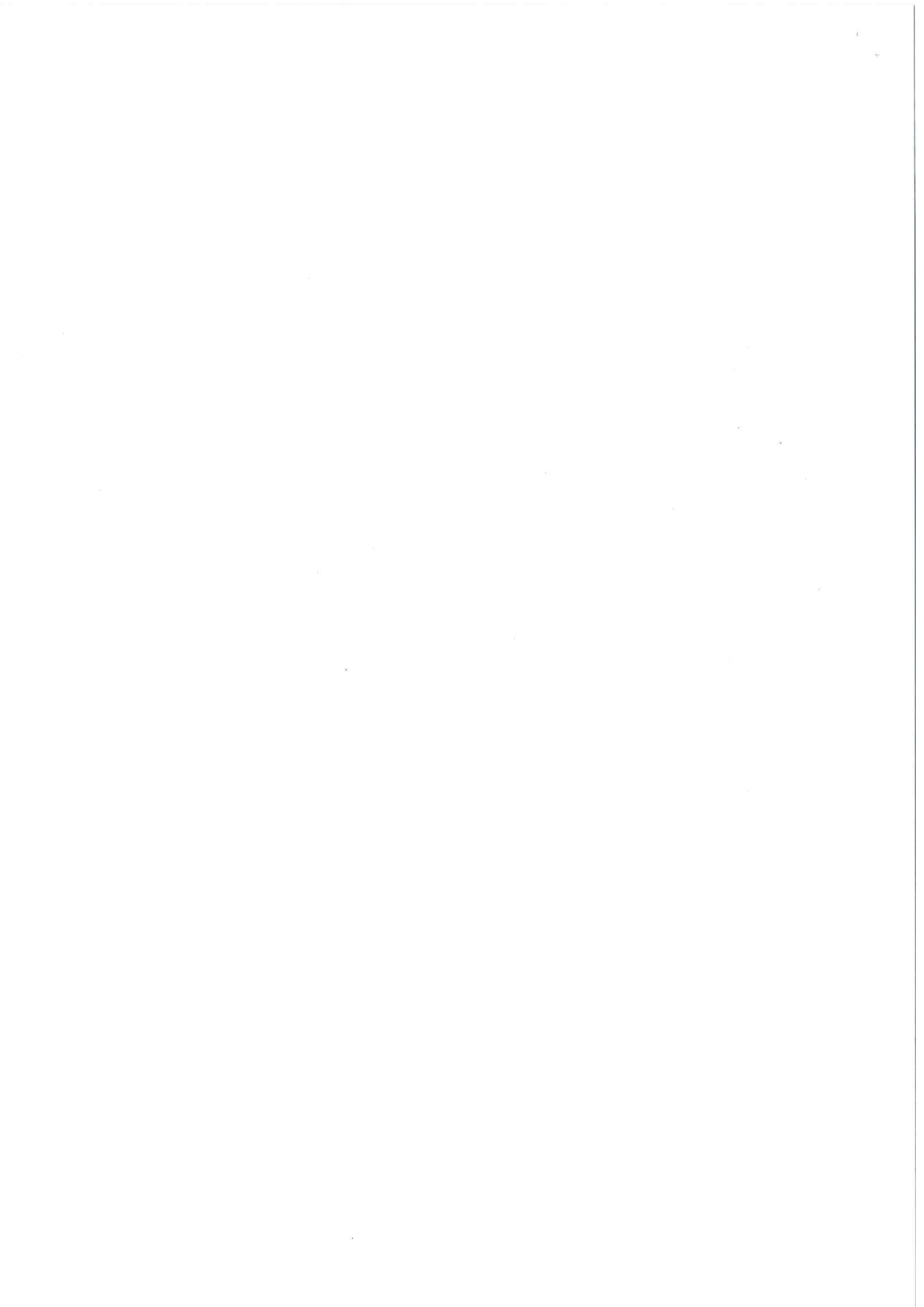
Jeg indsætter fra mit svar til Enhedslisten på Christiansborg:

På Stationspladsen er endestationen for letbanen placeret umiddelbart op ad en beboelsesejendom, hvilket uvægerligt vil give støjgener. Efter min mening vil det ikke kræve noget særligt at placere endestationen på den modsatte side af Stationspladsen, hvor der er en bred plads mellem ejendom og vejanlæg. Herfra går ruten ad Vejlebrovej, krydser Ishøj Stationsvej, har et stop ved CPH West, der er skole med ungdomsuddannelser. Placeringen af stoppestedet er så tæt på stationen, at det kun vil være aktuelt at bruge letbanen fra stationen til CPH West, hvis den allerede holder klar til afgang. Herefter skal linjeføringen så gå ad Vejledalen, der er en relativt smal vej med kørsel til hhv. et alment boligbyggeri (etage), et ejerlejlighedskompleks og en rækkehusbebyggelse. Lejlighederne – både de almene og ejerlejlighederne vil få beskåret deres udeareal, der dels rummer et lille grønt område med legeredskaber en stor del af bebyggelsernes parkeringspladser samt en tennisbane til ejerlejlighederne. Derefter skal letbanen så krydse Vejledalen og glide ud på Ishøj Strandvej. Der vil blive tale om en overskæring i niveau, hvilket både vil være farligt og påføre beboerne i rækkehusene gener. Endelig vil jeg tro, at man vil være nødt til at ekspropriere en mindre villa, der ligger omkring det sted, hvor letbanen skal føres ud på Strandvejen.

Alternativt kunne man droppe stoppestedet ved CPH West og lade letbanen køre ad Ishøj Stationsvej (den er bred, så det vil næsten ikke være nødvendigt at udvide den, og det vil være minimalt, hvad der skal eksproprieres) og videre til Ishøj Stationsvej, hvor den så vil kunne følge Strandvejen, der går over i Ring 3.

Vedhæftet:

- Opfordring til Regionsrådet
- Betækningsbidrag L65
- Notat om Letbanen – der bør føres gennem DTU



Til Hovedstadens Regionsråd:

Enhedslistens medlemmer af Hovedstadens Regionsråd opfordrer regionsrådet til at bakke op om den bestænkning, som Folketingets Trafikudvalg har fremsat i forbindelse med behandlingen af forslag til lov om letbane på Ring 3.

Indholdet i betænkningen er en opfordring til kommuner og region om at udnytte muligheden for tilkøb med udgangspunkt i en fælles finansiering.

Tilkøbet skal gøre det muligt at gennemføre den alternative linjeføring, som fremgår af bilag 1 til loven. Der er tale om en linjeføring, der er cirka en halv kilometer længere end hovedalternativet og har en station ekstra.

Den alternative linjeføring går gennem DTU, og det er trafikudvalgets opfattelse, at den alternative linjeføring vil gøre letbanen endnu mere attraktiv, således at den størst mulige andel af medarbejdere og studerende på DTU benytter den nye letbane som transportform."

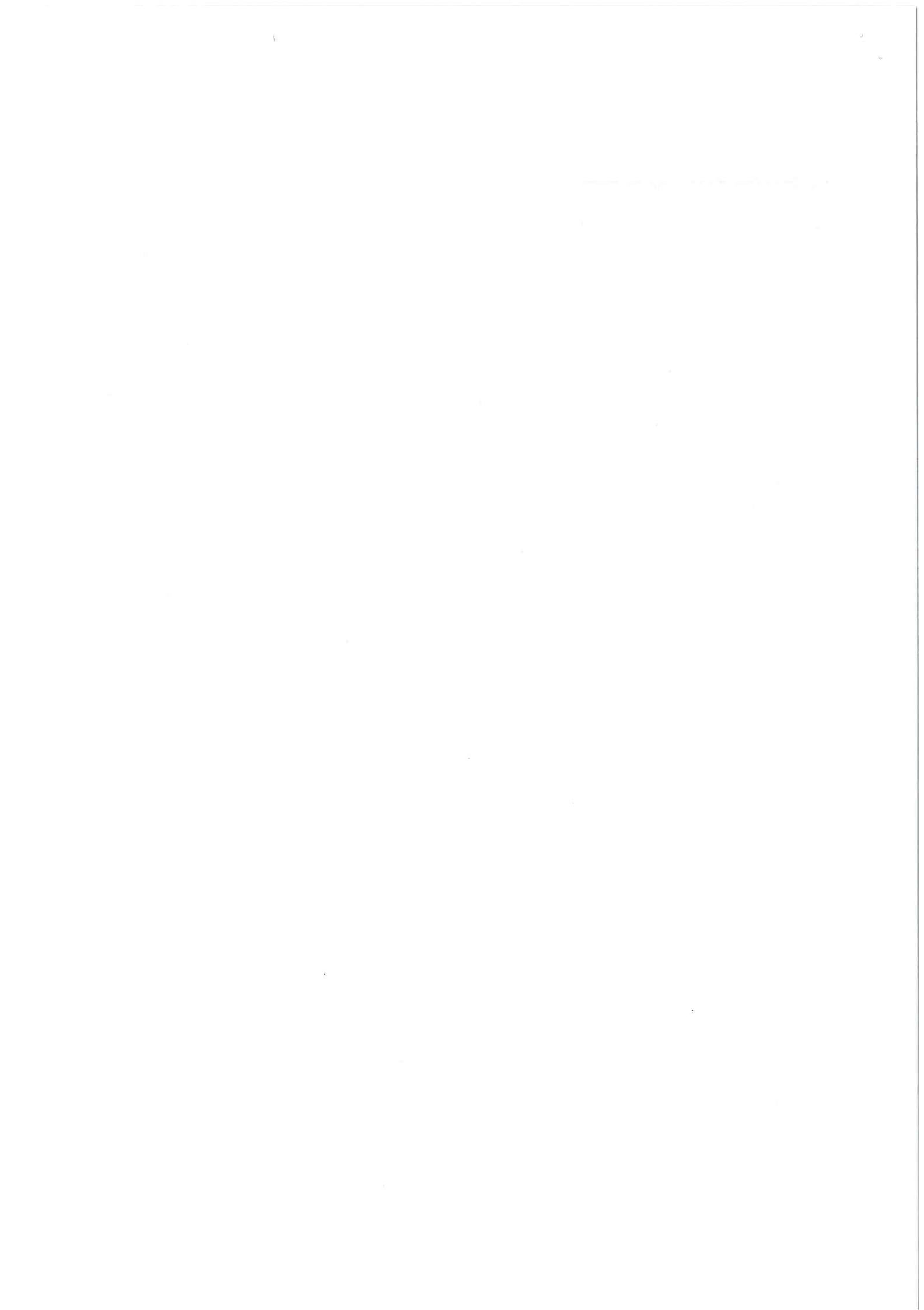
Ekstraudgiften for den alternative linjeføring er beregnet til 120 millioner kroner, og forudsætningen for tilkøbet er, at staten, regionen og de 11 kommuner, som er omfattet af loven, går fælles om finansieringen.

Ifølge loven fordeler stat, region og kommuner finansieringen således:

Transportministeriet:	40%
Region Hovedstaden	26%
Lyngby-Taarbæk	7,5%
Gladsaxe	7,5%
Herlev	4,0%
Rødovre	1,2%
Glostrup	4,3%
Albertslund	1,9%
Brøndby	2,5%
Høje Taastrup	0,5%
Hvidovre	0,5%
Vallensbæk	1,9%
Ishøj	2,2%

Den alternative linjeføring kommer ifølge lovforslaget med i VVM vurderingen (vurdering af virkninger for miljøet), og beslutningen om den skal træffes i tide til at den kan indgå i ændringsloven.

Vi finder, at den alternative linjeføring falder godt i tråd med regionsrådets ambition om at styrke den regionale udvikling og opfordrer derfor til, at regionsrådet allerede nu at tilkendegive opbakning til trafikudvalgets betænkning.



Lov om letbane på Ring 3 *Af Henning Hyllested (EL)*

Dette lovforslag har Enhedslisten ventet på i årtier. Det har været en lang og træls proces, hvor skiftende transportministre enten har sagt ja eller nej til det indlysende projekt. Der har været brugt en del energi på at forhindre en letbane på Ring 3, og hvor det gennemgående tema i argumentationen gik på, at letbanen endelig ikke måtte tage plads fra bilerne.

Skal den kollektive trafik udbygges og kunne udfolde sig, så kan det ikke undgås, at den i en vis udstrækning vil tage noget af den plads, som bilerne bolttrer sig på. Og vel skal der være plads til alle trafikformer, men det skader nu ikke, at bilerne for en gangs skyld kommer om ikke bagest, så i hvert fald rykker lidt tilbage.

Vi ser projektet som det første af flere kommende letbaneprojekter i hovedstadsregionen, som det også er foreslået af Region Hovedstaden, og vi håber, at snart flere vil følge efter, bl.a. en letbane i nordvestkorridoren, midt på Amager og til Holmen, og andre steder.

Der er på nuværende tidspunkt tvivl om linjeføringen ved DTU. Vi anbefaler, at letbanen føres ind igennem universitetsområdet for derved at øge passagerunderlaget betragteligt med adskillige tusinde studerende og ansatte, mens passagerunderlaget ved en linjeføring på Lundtoftevej er langt lavere, og dermed får letbanen også en dårligere indtjening. Vi henviser til det materiale, som DTU har tilsendt udvalget, og som jeg kan forstå at mange heldigvis har studeret nærmere.

Vigtigt er det også, at letbanen kommer tættest muligt på de S-togsstationer, der passeres undervejs, og heldigvis er det lykkedes at få letbanen ført tæt på Glostrup Station. Men vi kan se, at der i Herlev er ret langt mellem letbanen og stationen, og den udfordring skal man se nærmere på.

I planlægningen skal tillige indgå den bedst mulige koordination af fremtidig letbaneprojekter. Det gælder bl.a. den kommende letbane i nordvestkorridoren.

Ligeledes er det vigtigt, at indtænke de kommende stoppesteders design, så der er plads til at et stort antal cykler kan parkeres forsvarligt, gerne i aflåste og overdækkede cykelstalde.

Ved anlægsarbejdet skal sociale og arbejdsmæssige klausuler tages i brug. Det er efterhånden noget, der går igen over alt, og det er udmærket, at vi her i Tinget kan blive enige herom. Det er et must for Enhedslisten, at letbanen anlægges til danske løn- og arbejdsvilkår, og at man får ansat et antal lærlinge i projektet.

Helt uden problemer er lovforslaget dog ikke. Det første vedrører - måske ikke overraskende - at Metroselskabet indsættes som administrator. Vi finder, at med de dårlige erfaringer, der er med selskabet, da gælder det om at begrænse dets aktiviteter mest muligt.

Selskabet har ikke haft nogen heldig hånd med de opgaver, det hidtil har skullet løse, og vi skal derfor anbefale, at letbaneadministrationen i stedet overlades til fx. Movia, hvad der vil være mere oplagt, da den jo er beliggende i Movias dækningsområde.

Ministeren har begrundet valget af Metroselskabet med, at selskabet har erfaringer med at bygge metroer, og metroer og letbaner minder lidt om hinanden. Den forklaring virker søgt. Det er muligt, at ministeren mener, at Metroselskabet har erfaringer med de udfordringer, der vil opstå under anlægsarbejdet, men selskabets evne til at løse dem er langt fra imponerende, tværtimod.

Burde Tinget ikke se til, at Metroselskabet koncentrerede sig om den opgave selskabet er blevet pålagt, nemlig anlæg af Cityringen, i stedet for at sprede sig til andre opgaver.

Det fremgår af svar nr. L 65 - 5, at Metroselskabet har hjemmel til at påtage sig opgaver for andre parter, når "opgaverne ligger i naturlig forlængelse af selskabets formålsparagraf".

EL finder imidlertid, at letbaner har større ligheder med lokalbanerne, og de anlægges jo af Banedanmark. Det vil derfor være logisk, at det er Banedanmark, der står for anlægsopgaven, thi Banedanmark har ikke de samme problemer som Metroselskabet med at overholde tidsfrister og budgetter, og alene det burde være nok til at anlægsopgaven blev overladt til Banedanmark.

EL er tilhænger af klare og tydelige snit, når det gælder offentlig forvaltning. Følgelig afstand fra den finansforvaltningsmodel, der involverer Sund & Bælt. Som om der ikke allerede er interessenter nok der er indblandet i letbaneprojektet: 11 kommuner, Region Hovedstaden, staten, Metroselskabet og nu også Sund & Bælt - har jeg glemt nogle?

Et sådant opbud af interessenter kan bidrage til at forplumre beslutningsprocessen, og placeringen af et ansvar når dette er påkrævet. Det er tillige i modstrid med den forenkling, regeringen ellers stræber efter med den kommende lov om Trafikselskaber, der jo går ud på, at mindske antallet af aktører indenfor den kollektive trafik, belært af de dårlige erfaringer dermed, fx linie 200S på Avedøre Holme. Vi anbefaler derfor, at antallet af interessenter og beslutningstagere reduceres.

Når vi gør så meget ud af dette punkt, er det fordi det er let at forudse, at når fx spørgsmålet om letbanens linieføring gennem DTU skal afgøres, da vil der være en eller flere kommuner, der ikke kan se nødvendigheden heraf. Siger blot én kommune nej, så falder projektet enten væk, eller det kan kun gennemføres, hvis Lyngby Kommune realiserer det som en tilkøbsydelse. Er det sandsynligt, at Lyngby alene vil påtage sig denne udgift for et projekt, som kommer alle tilgode?

Er det ikke at drive det kommunale selvstyre ud i det absurde, når det kan bruges til at forhindre en fornuftig og fremtidssikret linieføring, som oven i købet vil styrke letbanens indtjening betragteligt?

Det er muligt, at det strider mod principaftalen, jvfr. svar nr. L 65 - 12, at udgifterne til en linieføring gennem DTU fordeles proportionalt blandt de 11 Ringbykommuner, regionen og staten, men så må der spørges om, hvorfor der indgås principaftaler, der ikke er gennemtænkte, og som tager større hensyn til det kommunale selvstyre, end til en fornuftig og tidssvarende planlægning.

Af svar nr. L 65 - 13 fremgår det, at der ikke er afsat midler til en tilpasning mellem letbanen og S- og regionaltog i hhv. Herlev og Glostrup. S- og regionaltog er statslige opgaver, mens letbanen er et kommunalt-regionalt ansvar. På grund af manglende koordination - igen, igen - er finansieringen af tilpasningen ikke afklaret. Heller ikke det er acceptabelt, og vi håber, at den kommende lov om trafikselskaber for alvor kan gøre noget ved den mangel på koordination, der gang på gang viser sig, at volde store problemer i såvel planlægningen som forvaltning og driften af den kollektive trafik.

Uden af kunne sætte tal på vil vi mene, at der kan opnås større effektiviseringsgevinster ved en bedre koordination af planlægning, forvaltning og drift, end den besparelse på 3 pct. i anlægsbudgettet, som fremgår af svar nr. L 65 - 29, og som skærer ned på nødvendige tekniske faciliteter sådan stationsudstyr, opstillingsspor, kontrol- og vedligeholdelsescentret mv.

Enhedslisten støtter lovforslagets anlægsmæssige aktiviteter, men finder at de administrative, de finansielle og de forvaltningsmæssige - uafklarede - forhold er stærkt kritisable.

23. april 2013

Notat om Letbanen - der bør føres gennem DTU

Resumé

DTU har med stor interesse fuldt letbaneprojektet og vurderer, at projektet kan få stor betydning for udviklingen i regionen såvel erhvervsmæssigt som trafikalt, idet der herved tilvejebringes en bedre kollektiv infrastruktur og trafikbetjening, som sikrer større fremkommelighed og mobilitet på en miljømæssig god måde.

Med den brede politiske tilslutning, ser Letbanen ud til at være en realitet, og hovedlinjeføringen ligger nu fast. Kun på den nordligste strækning fra Lyngby til Lundtofte skal der vælges mellem to alternativer: En linje som går forbi DTU og en, som går igennem DTU.

Linjeføringen gennem DTU vil forbedre passagergrundlaget og dermed projektets samlede økonomiske sikkerhed. Samtidig understøtter linjen gennem DTU Danmarks internationale status som hjemsted for et eliteuniversitet i international topklasse og styrker en samlet regional udvikling.

Derfor bør letbanen føres gennem DTU.

Baggrund

I forlængelse af samarbejdsaftale af 29. juni 2011 mellem staten og de 11 Ringby-kommuner og Regions Hovedstanden om etablering af en letbane fra Ishøj til Lundtofte fremlagde parterne i marts måned "Udredning om Letbane på Ring 3". Metroselskabet har forestået arbejdet med udredningen. Formålet med Udredningen er at skabe det aftalemæssige grundlag for vedtagelse af en anlægslov og gennemførelse af VVM-undersøgelse.

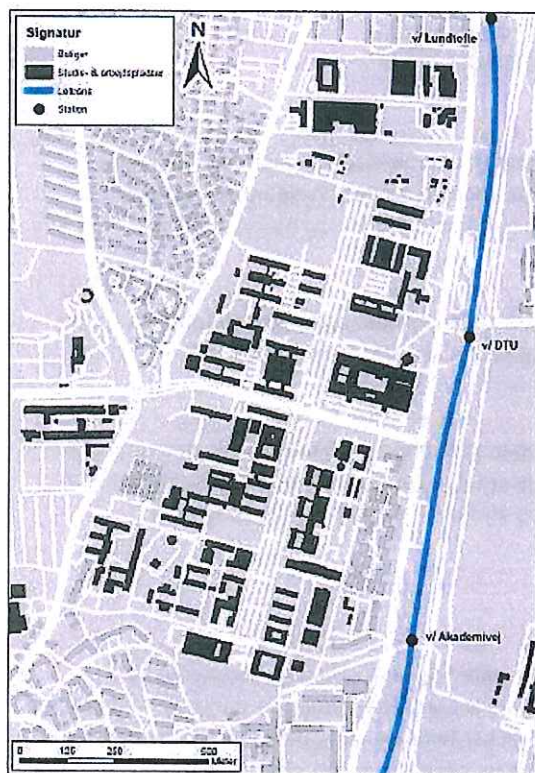
I udredningen fastlægges linjeføring og stationsplaceringer. Kun på strækningen fra Lyngby til Lundtofte er der to alternativer: En linjeføring langs Helsingørmotorvejen forbi DTU's hovedcampus, og en linjeføring gennem DTU.

Anlægsomkostningerne til en linje gennem DTU vurderes af Metroselskabet til at være ca. 99 mio. kr. (eksklusiv korrektionsreserve) større end til linjen forbi DTU svarende til lidt mindre end 3 % af projektets samlede anlægsomkostninger. Dertil kommer en marginalt øget driftsomkostning til kørsel gennem DTU.

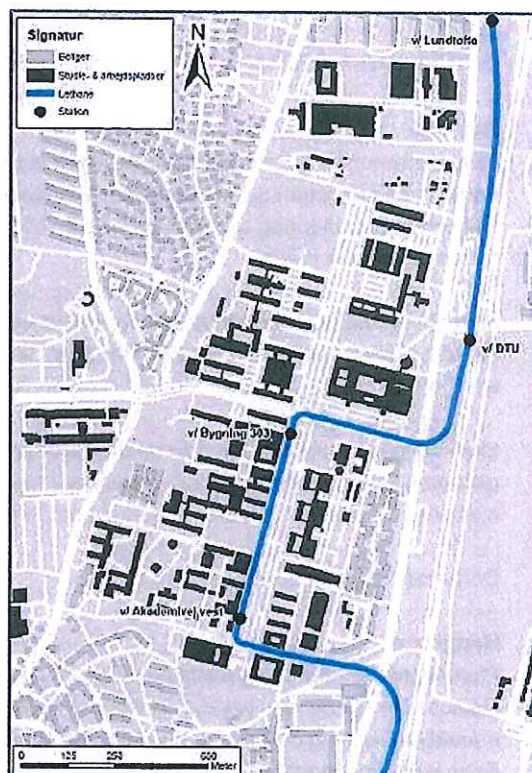
Antal passagerer (påstigere) pr. dag ved en linje gennem DTU vurderes af Metroselskabet til at være ca. 1210 større end ved linjen forbi DTU svarende til lidt mindre end 3 % af det samlede antal passagerer.

Indtægterne fra det ekstra antal passagerer vurderes næsten at dække de øgede omkostninger til kørslen gennem DTU. Metroselskabet anfører, at såvel omkostningssskøn som passagerprognose og er behæftet med usikkerhed.

Alternativ 1: Linjeføring langs motorvejen



Alternativ 2 Linjeføring gennem DTU



DTU's vurdering

Da den økonomiske forskel mellem de to alternativer er marginal og behæftet med usikkerhed, bør den foreliggende udredning suppleres med en vurdering af usikkerheden vedrørende omkostningerne og passagergrundlaget samt med en belysning af yderligere forhold, som har betydning for valget mellem de to alternativer.

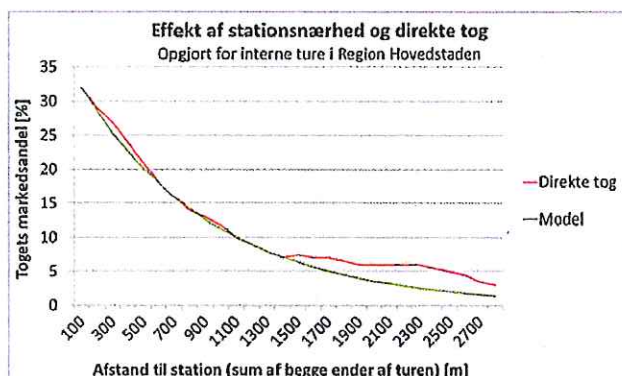
Anlægsoverslaget: Metroselskabets anlægsoverslag er foretaget på et meget foreløbigt grundlag. Større sikkerhed i bedømmelse af forskellen i omkostninger mellem de to alternativer vil først blive opnået gennem den kommende projekterings- og udbudsfasen. Derfor bør begge alternativer føres videre indtil udbud, med mindre andre analyser forkaster et af forslagene.

Skinneeffekt: Metroselskabets beregninger er foretaget med den såkaldte OTM model. Modellen indregner ikke, at en letbane vil tiltrække flere pasagerer end en bus på samme strækning (den såkaldte skinneeffekt). Dette taler for, at passagerfordelen ved linjen gennem DTU er undervurderet.

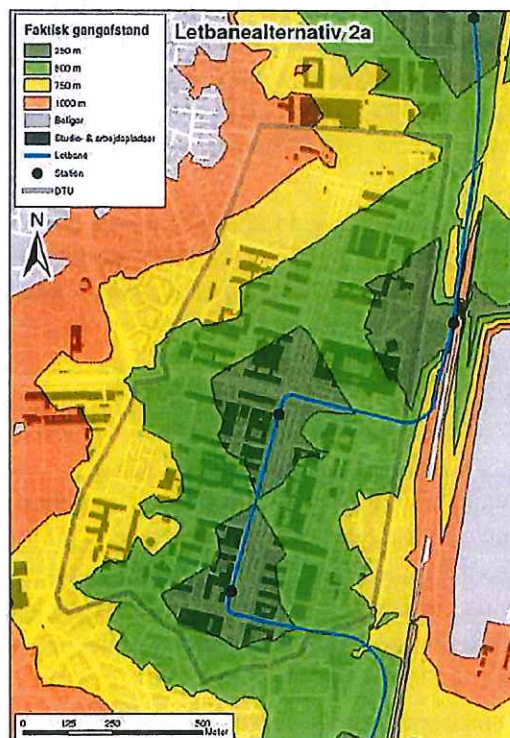
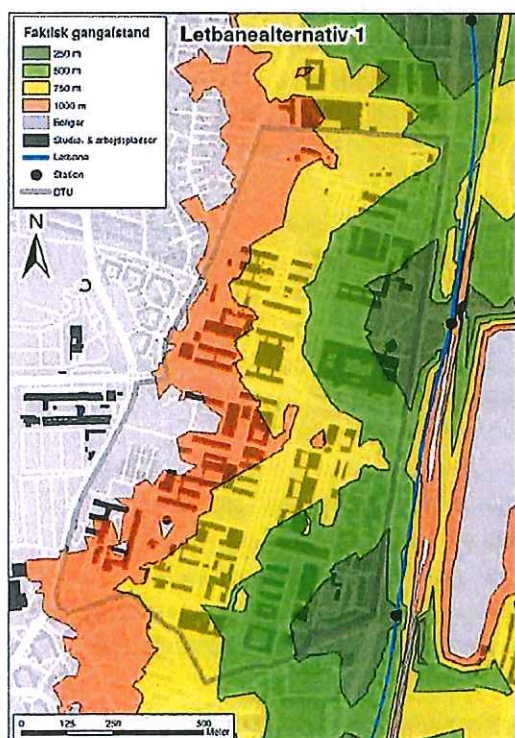
Planlægningsusikkerhed: Beregningerne for linjeføringen forbi DTU beregner et stort antal passagerer fra udbygning af de ubebyggede arealer langs motorvejen, mens beregningerne for linjeføringen gennem DTU beregner et stort antal passagerer fra eksisterende og allerede i gangsatte byggerier.

Beregningen tager derfor ikke hensyn til usikkerheden vedrørende udbygningen langs motorvejen, ligesom den økonomiske fordel af, at det store antal passagerer for linjen gennem DTU vil opnås tidligere, ikke medregnes. Begge dele taler for, at fordelene ved linjeføringen gennem DTU undervurderes.

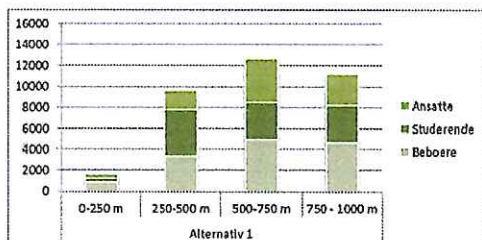
Afstandseffekt: Det er velkendt at andelen af passagerer falder kraftigt med afstanden til stationen, jf. nedenstående illustration.



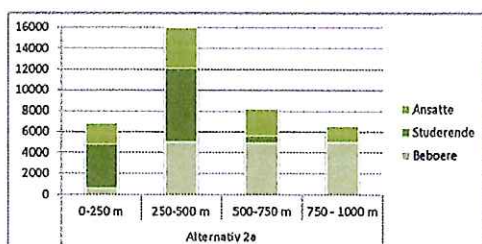
I nedenstående figur vises afstands-zoner omkring stationerne for de to alternativer:



I forlængelse heraf vises i nedenstående figurer og tabeller det potentielle antal passagerer inden for afstandszoneerne:



	Alternativ 1				Total
	0-250 m	250-500 m	500-750 m	750-1000 m	
Studerende	323	4395	3543	3548	11809
Ansatte	304	1849	4187	2966	9306
Beboere	917	3384	4931	4700	13932
Total	1544	9628	12661	11214	35047



	Alternativ 2				Total
	0-250 m	250-500 m	500-750 m	750-1000 m	
Studerende	4174	7012	634	0	11820
Ansatte	1948	3852	2598	1469	9867
Beboere	636	5077	4979	5011	15703
Total	6758	15941	8211	6480	37390

Som det fremgår vil linjeføringen gennem DTU få ca. 2.500 flere potentielle brugere med stationsnær placering (< 1.000 meter) end linjeføringen langs motorvejen. Der er imidlertid for de potentielle brugere nogle betydelige afstandsforskelle de to alternativer imellem, som vil få stor betydning for, hvor mange passagerer, der reelt vil benytte letbanen, og dermed hvor stor en markedsandel denne vil få. Linjeføringen gennem DTU vil således give ca. 22.800 potentielle brugere, hvis gåafstand til stationen er mindre end 500 meter, mens det tilsvarende tal er ca. 11.200 for linjeføringen langs motorvejen.

Med andre ord er der ca. 11.600 flere potentielle brugere, som har korte gåafstande til stationerne i DTU alternativet, og korrigeres der således for afstandseffekten, bliver antallet af potentielle passagerer betydeligt større ved en linjeføring gennem DTU.

Buseffekt: Når letbanen etableres vil den eksisterende busbetjening blive omlagt, og der indhøstes en række besparelser. Disse besparelser er ikke indregnet i ovennævnte udredning.

Ved linjen forbi DTU lægges den DTU-nære station ved motorvejen, hvor der i forvejen er en tæt busbetjening. Hvis den kollektive betjening af DTU skal opretholdes og forbedres, skal letbanen suppleres med bus betjening til DTU's vestlige dele. Ved linjen gennem DTU suppleres den nuværende bus på motorvejen med campusnær letbanetrafik, som vil gøre det muligt at reducere den eksisterende busbetjening væsentligt. Samlet betyder dette, at der vil være større besparelse på busdriften ved linjen gennem DTU.

Samlet vurdering: Samlet kan det konkluderes, at en nærmere vurdering af usikkerheden på passagerantallet og ændringerne af busbetjeningen viser, at den foreliggende udredning

undervurderer fordelene ved linjen gennem DTU. Derfor vil linjeføringen gennem DTU være et mere sikkert valg for det samlede projekts økonomi.

Byudvikling og oplevet kvalitet

En meget vigtig, hvis ikke den vigtigste fordel, er den positive betydning letbanen vil få på byudvikling, værdiskabelse og investeringer omkring stationerne. Denne effekt er meget afhængig af, hvilken kvalitet investorer og brugere oplever i forbindelse med letbaneprojektet.

I den forbindelse tillægges den potentielle udvikling af området øst for motorvejen stor betydning. Ved at lægge en ekstra station ved Akademivej i forbindelse med linjen gennem DTU, når udviklingen øst for motorvejen bliver aktuel, vil man kunne fange passagertilvæksten fra dette udviklingsområde.

Den oplevede kvalitet ved letbanen vil være meget afhængig af den detaljerede udformning af de stationsnære områder og af om disse hurtigt får et højt aktivitetsniveau. Ved linjen forbi DTU vil stationerne i flere år komme til at ligge på bar mark med motorvejen som nabo, mens linjen gennem DTU fra første dag vil dele kvalitet med den levende campus på DTU.

Med etablering af en Ring 3 letbane har man i regionen en enestående mulighed for at etablere en kollektiv infrastruktur direkte ind i hjertet af Danmarks største sammenhængende universitetsområde, DTU Lyngby Campus.

Etableringen af højklassede trafikløsninger igennem universitets campus er en udvikling, der ses i talrige storbyer, eksempelvis for TU München, EPFL i Lausanne, TU Delft, Cité Internationale Universitaire de Paris (CIUP) og KTH i Stockholm. Universiteter som DTU sammenligner sig med og konkurrerer med. Dette har selvfølgelig både sit trafikpolitiske og –økonomiske raison d'être, men finder i høj grad også sin begrundelse i, at det er en måde at binde universitetet sammen med den omkringliggende region, i særdeleshed i forhold til de campusser, som er lokaliseret uden for de naturlige bycentre, modsætningsvis centre som Oxford og Cambridge og i dansk sammenhæng Århus Universitet som eksemplet par excellence.

Det vil derfor være usædvanligt og perspektivløst både i et internationalt og regionalt perspektiv, hvis den åbenbare mulighed, der nu foreligger, ikke udnyttes for at betjene et af Europas førende tekniske universiteter med en kollektiv trafikløsning, som man ser andre steder.

Konklusion

Linjeføringen gennem DTU vil med stor sandsynlighed forbedre passagergrundlaget og dermed projektets samlede økonomiske sikkerhed. Samtidig understøtter linjen gennem DTU Danmarks internationale status som hjemsted for et eliteuniversitet i international topklasse og medvirker til en stærkere samlet regional udvikling.

