

En kort indføring i letbaneprojektet på Ring 3

Den 20. juni 2013 indgik transportministeren, formanden for Region Hovedstaden og 11 borgmestre en fælles aftale om at anlægge en letbane på Ring 3. Dermed har et unikt samarbejde mellem 11 kommuner, Region Hovedstaden og staten banet vejen for, at hovedstadsregionen får 27 kilometer letbane fra i Lyngby i nord til Ishøj i syd.

Fra idé til beslutning

Den 29. juni 2011 indgik de 13 parter en samarbejdsaftale om at udarbejde et beslutningsgrundlag for en letbane på Ring 3. Samarbejdsaftalen, der også fastlagde finansieringsnøglen mellem staten (40 pct.), Region Hovedstaden (26 pct.) og kommunerne (34 pct.), byggede på linjeføringen i rapporten "Ring 3 - letbane eller BRT?" fra juli 2010. I efteråret 2011 indgik Transportministeriet aftale med Metroselskabet om at bistå med udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget.

I marts 2013 blev beslutningsgrundlaget i form af en udredning offentliggjort. Udredning og principaftale blev behandlet i kommunalbestyrelser og regionsrådet i foråret 2013. Principaftalen er baseret på resultaterne af udredningen.

Med indgåelse af en principaftale 20. juni 2013 blev der truffet beslutning om at igangsætte arbejdet med at realisere en letbane på Ring 3. Med principaftalen blev linjeføring og placering af stationer desuden fastlagt. Forud for beslutningen er gået en lang række forundersøgelser, hvor bl.a. forskellige linjeføringer og systemvalg (bl.a. bus, metro, letbane) har været analyseret.

Facts om letbanen

- 27 km lang
- 27 stationer
- 5 minutters drift (hvert 10. minut aften og helligdage)
- Max hastighed 70 km i timen
- Gennemsnitshastighed ca. 30 km i timen.
- 13-14 mio. passagerer/år. (basis)
- 17-18 mio. passagerer/år i 2032 ved udnyttelse af fuld rummelighed
- Omstigning til S-tog på 6 stationer



Anlægs- og driftsøkonomi

Parterne har aftalt at afsætte lidt over 4 mia. kr. (2013-priser) til anlæg af letbanen. Hertil kommer ca. 1,3 mia. kr. til driftsrelaterede anlægsinvesteringer i form af bl.a. anskaffelse af letbanetog, etablering af Kontrol- og Vedligeholdelsescenter, mv., og som skal finansieres af Region Hovedstaden og kommunerne som en del af de årlige driftsomkostninger.

Kommunernes andel af anlægsbudgettet finansieres ved en samlet forudbetaling på 195 mio. kr. frem til 2016 og herefter årlige indskud på 59 mio. kr. i perioden 2017 – 2056. Region Hovedstadens andel af anlægsbudgettet finansieres ved en forudbetaling på 150 mio. kr. i 2019 og herefter årlige indskud på 50 mio. kr. årligt i perioden 2020 – 2059.

Hertil kommer den løbende finansiering af driften. Kommunernes årlige indskud til dækning af de årlige driftsomkostninger, inklusiv driftsrelaterede anlægsinvesteringer, modregnet passagerindtægterne, er vurderet til 44 mio. kr. årligt. Tilsvarende er Region Hovedstadens andel vurderet til 34 mio. kr. årligt.

Den endelig beslutning om anlæg af letbanen træffes efter udbud af anlæg og drift. Parterne har aftalt, at der indtil da kan afholdes i alt 265-375 mio. kr. til forberedende arbejder.

Organisering

Forslag til lov om en letbane på Ring 3 blev fremsat i folketinget 13. november 2013. Det er aftalt, at parterne stifter Ring 3 Letbane I/S så snart loven hjemler mulighed herfor. Interessentskabet ledes af en bestyrelse sammensat af 3 repræsentanter udpeget af staten, 2 af Region Hovedstaden og 2 af kommunerne i fællesskab.

Der nedsættes et Borgmesterforum med det formål, at Kommunerne i relation til Ring 3 Letbane I/S kan deltage som én interessent. Borgmesterforum udpeger de to kommunale repræsentanter i bestyrelsen.

Metroselskabet I/S' direktion skal tillige skal være direktion i Ring 3 Letbane I/S. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige resurser til rådighed for Ring 3 Letbane I/S.

VVM

Transportministeren udarbejder efter høring af de 11 kommuner og Region Hovedstaden en VVM-redegørelse. Metroselskabet skal på Ring 3 Letbane I/S' vegne bistå Transportministeriet med udarbejdelse af VVM-redegørelsen, som skal danne grundlag for en anlægslov.

Udover hovedlinjeføringen skal VVM-redegørelsen belyse en alternativ linjeføring ved DTU. Beslutning om valg af den alternative linjeføring, der forudsætter tilkøb, skal træffes inden afslutning af VVM-processen.

Tidsplan

Tid	Aktivitet
Februar 2014	Vedtagelse af selskabs- og projekteringslov
Marts 2014	Stiftelse af selskab
Marts – april 2014	VVM indledes med indkaldelse af idéer og forslag
Ultimo 2014	Dispositionsforslag
Medio 2015	VVM-processen afsluttes med en offentlig høring
Medio 2015	Udbud af anlægsopgaven
Ultimo 2015	Vedtagelse af anlægslov pba. VVM-redegørelsen
Medio 2016	Endelig beslutning på baggrund af udbud af anlæg og drift
Ultimo 2016	Igangsætning af anlægsarbejder
2020/2021	Åbning af letbane