



16. september 2024

Konsekvenserne af en trinvis åbning af Hovedstadens Letbane

Baggrund

Hovedstadens Letbanes bestyrelse har den 5. september 2024 besluttet, at Letbanen åbnes i to etaper: Efterår 2025 åbnes strækningen Ishøj - Rødovre Nord. Sommer 2026 åbnes den resterende del af strækningen til Lundtofte.

Baggrunden for beslutningen bunder i en situation, hvor uforudsete og betydelige udfordringer for anlægsarbejderne i Gladsaxe betyder, at det nu ikke er muligt at afslutte anlægsarbejderne på den nordlige strækning indenfor en tidsramme, der muliggør åbning af hele Letbanen i 2025.

Hen over sommeren er der således i forbindelse med arbejdet med konstruktionerne ved Hillerødsmotorvejsbroen konstateret små forskydninger af brofundamentet. Arbejdet med undersøgelsen af konsekvenserne samt udbedringen heraf forsinker fremdriften på denne del af strækningen. I tillæg hertil, har der i forbindelse med arbejdet med en 30kV ledning nord for broen vist sig behov for beskyttelse af ledningen i et større omfang end forventet. Der er desuden konstateret et område i Gladsaxe med store mængder blød bund, som skulle fjernes og genindbygges med egnede materialer.

Hensynet til afviklingen af trafikken på strækningen i Gladsaxe, herunder sikre adgang ned mod Herlev Hospital, gør, at ovenstående anlægstekniske udfordringer giver yderligere store tidsmæssige konsekvenser.

Samtidig forløber testkørsler i Functional Section (Rødovre Nord til Glostrup St.) planmæssigt, hvilket muliggør åbning af den sydlige strækning i 2025.

Der har fra ejernes side været et ønske om at belyse mulighederne for at betjene Herlev Hospital fra åbning i efteråret 2025. Samtidig er der et ønske om en uddybning af de driftsøkonomiske konsekvenser ved en trinvis åbning. Begge dele uddybes nedenfor.

Betjening af Herlev Hospital fra efteråret 2025

Letbanen er i sit oprindelige design tænkt til et drifts-set up, hvor togene "vender" i endestationerne Ishøj og Lundtofte. Derfor er der etableret automatiserede sporskifter, som sender toget til det modsatte spor, når det returnerer efter endestationen. Derudover er der etableret en række manuelt betjente sporskifter, som kan anvendes i situationer med driftsforstyrrelser, hvor der køres i et alternativ driftsetup, indtil den almindelige drift kan genoptages.

At det er muligt at bringe den sydlige strækning Ishøj-Rødovre Nord i drift, skyldes således, at der umiddelbart efter Rødovre Nord er et sporskifte, som gør det muligt at skifte retning og køre syd på.

For at kunne inkludere Herlev Hospital i den sydlige strækning og betjene denne station ville det kræve et tilsvarende sporskifte umiddelbart efter Herlev Hospital. Det førstkomende sporskifte efter Herlev Hospital er placeret lige efter Buddinge Station, jf. kort nedenfor.

Strækningen frem til Buddinge Station er først færdigetableret primo 2026, og det er af den grund ikke fysisk muligt for toget at komme frem til sporskiftet. Det er ikke muligt at anlægge et alternativt sporskifte på nuværende tidspunkt i projektets stade – hverken tidsmæssigt, eller økonomisk inden for rammerne af den af ejerne godkendte totaløkonomi.

Såfremt der på nuværende tidspunkt skulle anlægges et sporskifte efter Herlev Hospital, ville det som minimum udskyde åbningen af den sydlige strækning til åbning foråret 2026 samt forsinke åbningen af den nordlige strækning til efteråret 2026. Dertil kommer merprisen til sporskiftet og omkostninger i forbindelse med genforhandling af tidsplan med entreprenøren.

Figur 1: Letbanestrækningen med markering af sporskifte ift. udvidelse af den sydlige strækning til Herlev Hospital



Betjening af Herlev St. fra efterår 2025

Selskabet undersøger i øjeblikket, om det er muligt at udvide den sydlige del af strækningen, som tages i brug i efteråret 2025 til at omfatte Herlev Station.

Som det fremgår af kortet ovenfor, er der etableret et sporskifte efter Herlev Station, hvilket muliggør betjeningen af stationen. Betjeningen af Herlev St. indgår ikke i den nuværende aftale med Siemens Aarsleff Rail, idet strækningen fra Rødovre Nord til Herlev St. anlægsmæssigt ikke er klar til en åbning i efteråret 2025.



Det er derfor nødvendigt at undersøge påvirkningen og de afledte konsekvenser af en udvidelse af den sydlige strækning grundigt, inden der kan tages beslutning herom. Selskabet forventer at afslutte disse undersøgelser inden udgangen af 2024.

Økonomi

Hovedstadens Letbanes økonomi er tilrettelagt som en samlet økonomi, der inkluderer både udgifter til anlægsomkostninger (anlæg af bane), driftsrelaterede anlægsomkostninger (f.eks. køb af tog og kørestrømsmaster), reinvesteringer, driftsomkostninger og passagerindtægter. Selskabets totaløkonomi blev senest opdateret sommer 2023 og efterfølgende blev ejernes betalingsaftaler revideret herefter. Selskabets gæld forventes tilbagebetalt i 2072.

Tilbagebetalingstiden af gælden og ejernes betalingsaftaler ændres ikke som følge af den trinvis åbning.

I overordnede træk vil den trinvis åbning påvirke driftsøkonomien direkte for årene 2025-2026. Der vil være en mindre indtægt i form af færre passagerer og en merudgift i forhold til indkøb af busdrift til betjening af den nordlige strækning. Samtidig forventes et mindre forbrug på kørestrøm.

Generelt gælder det, at en alternativ model med udskydelse af åbning af letbanen til sommer 2026 for hele banen, vil få større driftsøkonomiske konsekvenser end den trinvis åbning. Nedenfor gennemgås ændringerne i relation til den trinvis åbning.

Passagerindtægter

For driftsårene 2025 og 2026 er der i det gældende langtidsbudget budgetteret med et passagertal på i alt 6 mio. for de to år. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er estimeret til ca. 12 kr.

Med trinvis åbning forventes et samlet passagertal for 2025-2026 på ca. 2-3 mio. Det svarer til en mindre indtægt på ca. 36-48 mio. kr.

Driftsomkostninger

Busbetjening

For at sikre kollektiv trafikbetjening af den nordlige strækning frem til Letbanen åbner sommer 2026, og på den vis sikre opretholdelse af kundesgrundlaget til Letbanen, afholder Hovedstadens Letbane omkostninger til opretholdelse af busdrift på den nordlige strækning med udgangspunkt i videreførelse af linje 300S, 180 og 181. Hovedstadens Letbane vil indgå aftale med Movia i løbet af efterår 2024. Movia har oplyst, at nettoomkostning til 300S (fuld strækning), 180 og 181 er ca. 4 mio. kr. pr. måned. Omkostningen til betjening alene af den nordlige strækning er ikke estimeret på nuværende tidspunkt.

Strømförbrug

Ved trinvis åbning af letbanen vil omkostningen til strøm blive mindre end budgetteret i driftsøkonomien i langtidsbudgettet.

Den årlige omkostning til strøm er estimeret til 40 mio. kr. Samlet set vurderes det, at udgiften til strøm for årene 2025-2026 vil være ca. 15-20 mio. kr. mindre end budgetteret.



Kontraktbetaling til operatøren

Hovedstadens Letbane har efter udbud indgået en drifts- og vedligeholdelses kontrakt med Metro Service. Kontrakten løber frem til 2040. Den årlige betaling til operatøren er fastlagt i kontrakten. Hovedstadens Letbane vil indgå i dialog med operatøren omkring tilrettelæggelse af trinvis åbning og de økonomiske konsekvenser heraf. Der indgår ikke betingelser i kontrakten som tager højde for en trinvis åbning.