

Regionsrådsformand Vibeke Storm Rasmussen
Region Hovedstaden
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

26. marts 2012

Fastlæggelse af linjeføring og stationer for en letbane i Ring 3

Den 29. juni 2011 blev der indgået en Samarbejdsaftale om tilvejebringelse af et beslutningsgrundlag for etablering af en letbane i Ring 3. I forbindelse med Ringby-samarbejdet blev der etableret et Borgmesterforum, og i henhold til Samarbejdsaftalen er der etableret en politisk styregruppe og en embedsmandsgruppe med repræsentanter fra kommunerne, regionen og Transportministeriet samt et sekretariat. Sidstnævnte varetages af Metroselskabet.

Som led i tilvejebringelsen af beslutningsgrundlaget, har styregruppen godkendt og Borgmesterforum tilsluttet sig at iværksætte en proces, som giver kommunerne og Regionens mulighed for en intern drøftelse af:

- linjeføring
- detailplacering af stationer i den enkelte kommune
- tilkøb af lokale ønsker

Nærværende materiale er udarbejdet på baggrund af en møderække med kommunernes tekniske forvaltninger i vinteren 2011/2012 og behandlet på møder i Letbanesamarbejdets Borgmesterforum i marts 2012.

Projektets samlede økonomi vil blive behandlet i efteråret 2012. For at belyse den samlede økonomi er også iværksat et samarbejde med henholdsvis Vejdirektoratet (f.eks. omkring motorvejskrydsninger), Banedanmark (f.eks. passage af baneanlæg), DSB (f.eks. betjening af trafikknudepunkter) og Movia (bustilpasning og knudepunkter).

I nærværende materiale indgår alene overslag over eventuelle afvigelser fra det projekt, som ligger til grund for Samarbejdsaftalen, basisprojektet. De beregnede afvigelser fra basisprojektets økonomi har til formål at give den enkelte kommune mulighed for en stillingtagen til eventuelle tilkøb af ekstra ydelser.

Kommunernes og Regionens tilkendegivelser om ønsker til stationsplacering samt om eventuelt tilkøb, skal være Metroselskabet i hænde senest den 25. maj 2012. Tilbage meldingen fra kommunen/Regionen vil indgå i det samlede grundlag for beslutning om linjeføring og stationer i Borgmesterforum til beslutning primo juni 2012, som skal indgå i beslutningsgrundlaget.

Følgende dokumenter er vedlagt:

1. Generel status for linjeføring og stationsplacering for en letbane i Ring 3.

2. Gennemgang af linjeføring og stationer i hver enkelt kommune
 - Bilag A: Kort over letbanens linjeføring
 - Bilag B: Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner
 - Bilag C: Status for møder med kommunerne og regionen
 - Bilag D: Proces og møder for udarbejdelse af beslutningsgrundlag

Hvis der er behov for yderligere oplæg eller drøftelser, stiller sekretariatet sig gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Bo Rasmussen
Formand for Embedsmandsgruppen for Letbanesamarbejdet

1. Status for linjeføring og stationsplacering for en letbane i Ring 3

Indledning

Samarbejdsaftalen fra juni 2011 mellem kommunerne, Region Hovedstaden og Staten om en Letbane i Ring 3 danner grundlag for udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for en endelig stillingtagen til etablering af en letbane i Ring 3. Af Samarbejdsaftalen fremgår, at de samlede omkostninger for anlæg af letbanen er 3,75 mia. kr. i 2010-priser. Beløbet er beregnet med udgangspunkt i rapporten "Ring 3 – letbane eller BRT" (2010), der ligger til grund for Samarbejdsaftalen. Denne rapport bygger på Letbanesamarbejdets rapport "Vurdering af letbane langs Ring 3" (2008).

Beslutningsgrundlaget skal på baggrund af basisrapporten beskrive de konkrete muligheder for at anlægge og drive en Letbane i Ring 3. Beslutningsgrundlaget skal være færdigt ved årsskiftet 2012/2013. Metroselskabet bistår samarbejdets parter med at belyse de tekniske forhold for letbanen; blandt andet linjeføring og stationsplacering samt anlægsomkostninger, passagerprognoser og driftsøkonomi.

Optimering af linjeføring og stationsplacering

I materialet indgår to varianter af linjeføringen:

- **Blå linjeføring.** Denne linjeføring, som er foreslået i basisrapporten fra 2010, ligger til grund for Samarbejdsaftalen og er derfor udgangspunktet for arbejdet med beslutningsgrundlaget.
- **Orange linjeføring.** I denne linjeføring har sekretariatet haft fokus på at finde muligheder for at:
 - optimere rejsetider med henblik på at øge passagertallet
 - skabe optimal sammenhæng med den øvrige kollektive trafik – tog og busser
 - begrænse anlægsomkostningerne
 - begrænse konsekvenserne for vejtrafikken i anlægs- og driftsperioden

Endvidere er der søgt taget højde for en række af kommunernes og Regionens ønsker. Orange linjeføring vil kun blive anvendt i det omfang, den tilgodeser ovenstående mål.

Stationerne anlægges som en del af projektet, mens det vil være den enkelte kommune, der indretter stationsforpladser og byrum i relation til stationerne.

Målsætninger og principper

I arbejdet med beslutningsgrundlaget har sekretariatet lagt Samarbejdsaftalens overordnede mål til grund for arbejdet, dvs.:

1. Letbanen skal fremme den kollektive trafik og dermed fremkommeligheden på tværs af byfingrene
2. Letbanen skal fremme byudviklingen
3. Letbanen skal anlægges indenfor den fastlagte økonomiske ramme på 3,75 mia. kr.

Med henblik på at sikre fremdriften i projektet og projekt-/driftsøkonomien har Borgmesterforum besluttet at supplere de tre overordnede mål med tre principielle retningslinjer for det videre arbejde med besluningsgrundlaget:

1. At der forudsættes indkøb af standardmateriel for at sikre driftsstabilitet og størst mulig konkurrencesituation.
2. At letbanetraceet så vidt muligt reserveres til letbanen. Hvis letbanen skal køre i blandet trafik, vil letbanens køretid blive væsentlig forøget. Dette vil medføre frafald af passagerer og deraf følgende dårligere driftsøkonomi. Eksempelvis betyder et frafald på 1000 passagerer dagligt et indtægtstab på skønsmæssigt 2-3 mio. kr. årligt. Blandet kørsel med eksempelvis busser vil ligeledes fratage letbanen en række af de fordele, som de kommende passagerer gerne skulle opleve i form af øget rejsehastighed mv. Endelig skal det bemærkes, at risikoen for ulykker forøges betragteligt ved blandet kørsel.
3. At de videre undersøgelser skal prioritere størst mulig integration med trafikknudepunkter. Indretning og gangafstanden ved skift i trafikknudepunkter er afgørende for passagertallet. Det er en målsætning at få så mange passagerer som muligt. Passagerpotentialet falder væsentligt hvis gåafstanden ved skift er større end 50 meter. Embedsmandsgruppen vurderer at denne prioritering er afgørende for letbanens passagergrundlag fra S-banen og ved skift til bus. Gode skiftemuligheder har også stor betydning for letbanens indtægter. Som eksempel kan nævnes at blot 250 m gangafstand kan reducere antallet af skifteplassagerer med 40 – 70 %.

Kategorier og økonomi

Kommunernes og Regionens ønsker er kort gennemgået i bilag C. Ønskerne er heri inddelt i to kategorier.

Kategori 1 er ønsker af lokal karakter forstået således, at kategori 1 ønsker *ikke har* indflydelse på letbanens samlede økonomi. Det kan være et ønske om ændret placering af en station – som ikke har indflydelse på anlægs – og driftsøkonomien, eller ønsker til ekstra anlægselementer, der ikke har indflydelse på driften. Sådanne ønsker kan håndteres som tilkøb.

Kategori 2 er ønsker, som *har* indflydelse på projektets samlede økonomi - f.eks. ved at medføre længere rejsetid og dermed færre passagerer, skabe behov for anskaffelse af flere tog eller medføre højere driftsomkostninger.

Håndteringen af kategori 1 og kategori 2 ønsker er følgende:

- Kommunens ønsker (kategori 1) til ændringer i anlægsprojektet beregnes af Metroselskabet. Herefter træffer den enkelte part (kommune, region mv.) beslutning om, hvorvidt kommunen/regionen ønsker at foretage ændringen/ det beregnede tilkøb. Finansieringen af tilkøbet påhviler alene den besluttende part.
- Kommunens ønsker (kategori 2), som påvirker den samlede projektøkonomi, herunder driftsøkonomien, beregnes af Metroselskabet. Herefter træffer projektets samlede parter beslutning om, hvorvidt og evt. hvordan ønsket kan indgå i det videre projekt.

Anlægsoverslagene er beregnet som forskelspriser i forhold til basisrapportens anlægsomkostninger ved blå linjeføring. Priserne er inkl. 50 % i korrektionsreserve efter retningslinjerne i "Ny Anlægsbudgettering".

2. Region Hovedstaden

Glostrup Hospital

Orange linjeføring er placeret i vestsiden af Ring 3 ved Glostrup Hospital. Stationen placeret ved Hospitalet er foreslået flyttet mod syd fra lyskrydset ved hospitalet til fodgængertunnelen ud for hospitalets hovedindgang for at forbedre betjeningen af Glostrup Hospital. Flytning af stationen har været drøftet med Teknisk Forvaltning i Glostrup Kommune, ændringen er i overensstemmelse med forvaltningens ønsker. Der er ingen økonomiske konsekvenser ved flytning af stationen.

Herlev Hospital

Blå og orange linjeføring er midterlagt gennem hele Herlev Kommune, fra Lyskær forbi Herlev Station, Herlev Hovedgade og Herlev Hospital til kommunegrænsen til Gladsaxe. Mulighederne for vestlagt tracé i terræn har været drøftet indgående mellem Herlev Kommunes tekniske forvaltning, Region Hovedstaden, Herlev Hospital og Metroselskabet. På baggrund af drøftelserne har Region Hovedstaden vurderet, at vestlagt tracé i terræn ikke umiddelbart er foreneligt med trafikafviklingen ved Herlev Hospital. Herlev kommune og Herlev Hospital har på baggrund af drøftelserne ønsket overslagstal for de økonomiske konsekvenser ved etablering af en højbane fra Hospitalskrydset til Herlev Hovedgade.

Region Hovedstaden har ønsket en beregning af omkostningerne ved højbane på strækningen fra Hospitalskrydset til Herlev Hovedgade. Sekretariatet har desuden beregnet overslag på hhv. Højbane på strækningen fra Hospitalskrydset til Hjortespringsvej samt for overføring alene over Hjortespringsvej. Tallene fremgår at tabellen nedenfor.

Projektændring	Anslået ekstra anlægsomkostning i mio. kr.
Højbane på strækningen i vestlagt trace fra Hospitalskrydset til Herlev Hovedgade,	450
Højbane på strækningen fra Hospitalskrydset til Hjortespringsvej	275
Overføring over Hjortespringsvej (eks. på overføring uden højbanestation)	125

Sekretariatet anmoder om, at følgende forhold indgår i Regionens tilbagemelding:

- Højbane i vestlagt tracé på hele eller dele af strækningen fra Hospitalskrydset til Herlev Hovedgade (kategori 1). Tilkøb.
- Flytning af station fra Lyskryds ved Glostrup Hospital til hospitalets hovedindgang (kategori 1). Placeringen medfører ikke ekstra omkostninger.

Andre bemærkninger til projektet er velkomne.

Bilag

Bilag A: Kort over letbanens linjeføring

Bilag B: Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner