

Faktaark om alternativ linjeføring af letbanen ved DTU

København 13. januar 2014

UDKAST

Opsummering af forskelle for alternativ ved DTU og Lyngbygårdsvej ift. hovedlinjeføringen langs Helsingørmotorvejen:

(2013 prisniveau)	Forskel
Strækningsslængde	Ca. ½ km
Antal stationer	1 ekstra station
Køretid	Ca. 2 min. længere
Anlægsomkostninger før korrektionsreserve	72 mio. kr.
Anlægsomkostninger inkl. 30 pct. korrektionsreserve	94 mio. kr.
Investeringer relateret til driften (primært 1 ekstra togsæt)	31 mio. kr.
<u>Samlede anlægsinvesteringer</u>	<u>125 mio. kr.</u>
Driftsomkostninger pr. år (Investeringer relateret til driften ikke medregnet)	Ca. 4 mio. kr.
Passagertal (OTM 2020/2032)	Ca. 1200-1300 påstigere
Passagerindtægter pr. år	3-4 mio. kr.
Driftsresultat	Ca. 0 mio. kr.

- Forskelsprisen på anlægsomkostningerne kan henføres til ekstraomkostninger til flere kryds, større udgifter til ledningsomlægninger på DTU's område og længere strækning.
- Investeringer relateret til driften er 31 mio. kr. dyrere. Forskelsprisen skyldes behovet for ét ekstra togsæt samt en ekstra station.
- Samlet meromkostning for alternativ via DTU inkl. investeringer relateret til driften samt 30 pct. korrektionsreserve: ca. 125 mio. kr. (inkl. 15 pct. korrektionsreserve: 114 mio. kr.)
- Køretiden er 2,1 minutter længere. Dette samt merudgifter til personale og vedligehold medfører højere driftsomkostninger på ca. 4 mio. kr.
- Det er vurderingen, at de ekstra passagerindtægter kan finansiere de ekstra driftsomkostninger (Investeringer relateret til driften ikke medregnet), således at driftsresultatet er neutralt ift. hovedlinjeføringen.
- Planforudsætningerne (befolkning, arbejdspladser, studiepladser, økonomi osv.) er ens for passagerprognoserne for hovedlinjeføringen og alternativ ved DTU.

Kort over alternativ linjeføring ved DTU:

