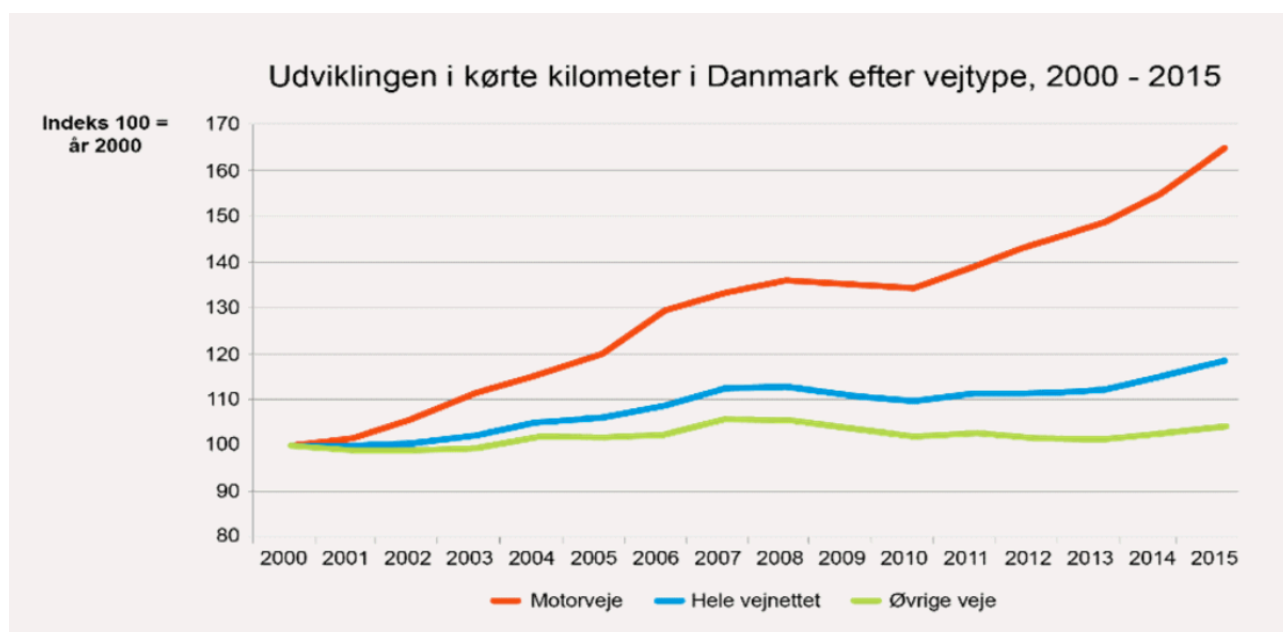
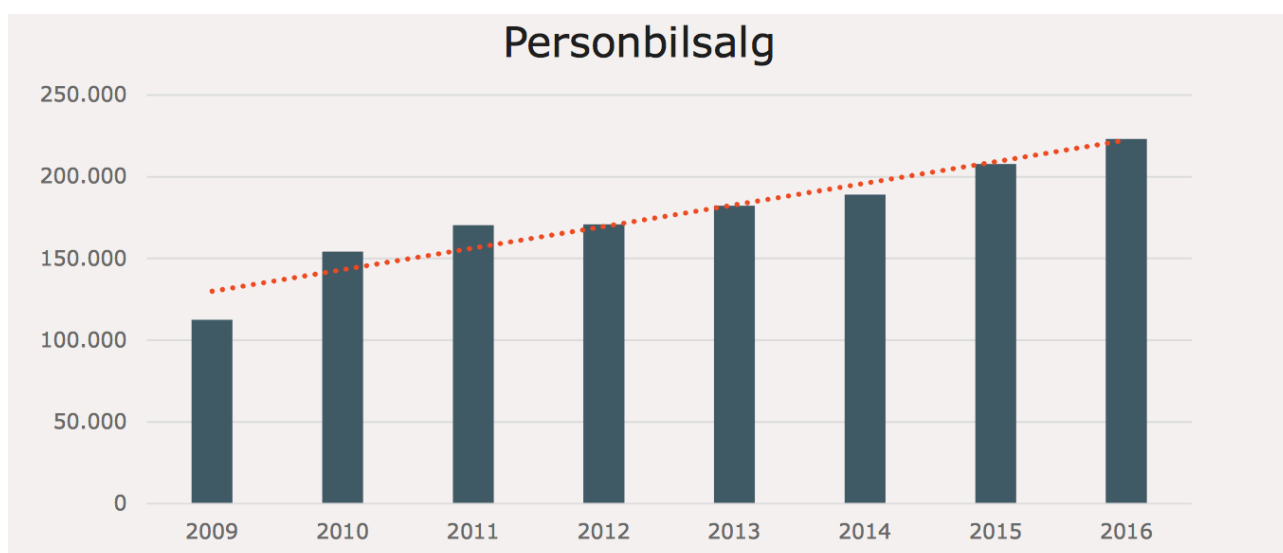


Q&A om Hovedstadens Letbane – opdateret 25. September 2017

Q: Hvorfor skal der bygges en letbane i Storkøbenhavn?

A: I Hovedstadsområdet bor der mange mennesker, de bor tættere end andre steder i Danmark og frem mod 2030 vil Hovedstaden vokse med 200.000 nye indbyggere. Derfor er kollektive trafikløsninger oplagte til at løse fremtidens trafikudfordringer og sikre øget, effektiv og grøn mobilitet. Trængselskommissionen pegede i 2013 på, at den kollektive trafik skal håndtere 15 procent flere ture i 2025 og at biltrafikken vil stige med 10 procent i samme periode. Danskerne køber og kører i bil som aldrig før, og trængslen på vores veje vil stige markant i fremtiden - derfor er det helt nødvendigt, at vi flytter noget af persontransporten over i kollektiv trafik.



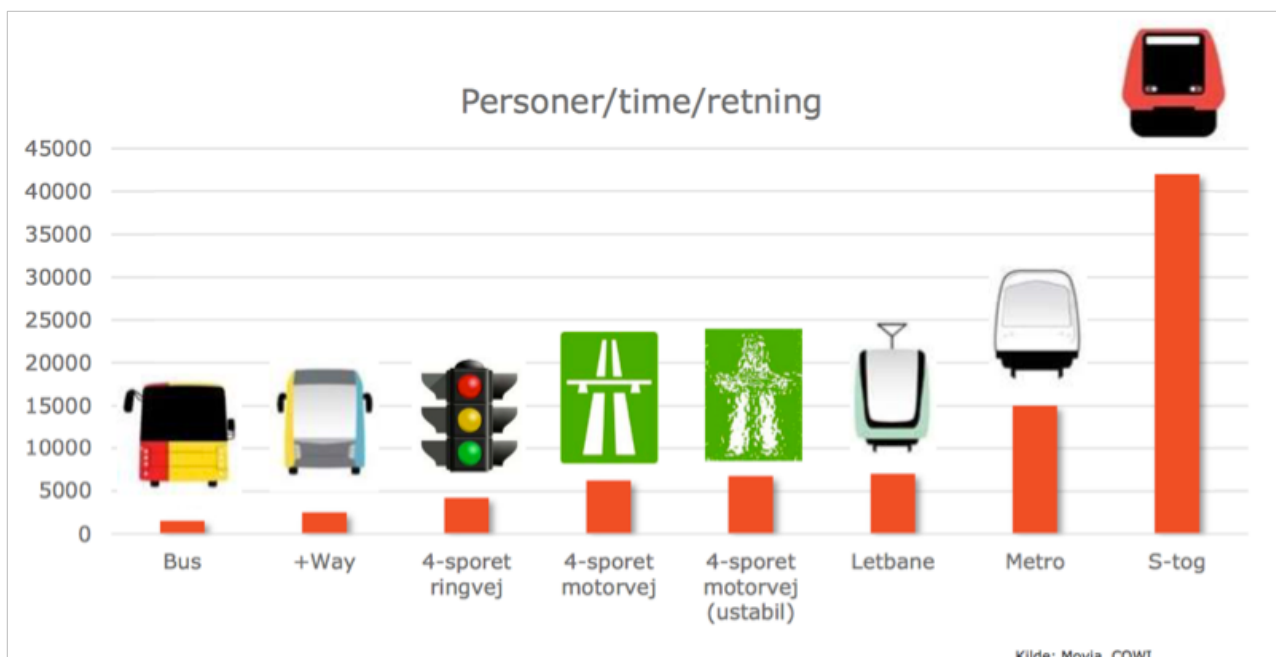
Q: Men der er jo allerede masser af motorveje, busser og S-toge i Københavns omegn?

A: Omegnskommunerne har stort set ligeså mange arbejdspladser og borgere som det centrale København, men ikke samme kollektive infrastruktur. Derfor er en letbane rundt i omegnskommunerne nødvendig for fremtidens økonomiske udvikling af hele Hovedstadsområdet. Infrastrukturen i Storkøbenhavn – særligt den kollektive – er i vid omfang bygget til at lede ind mod det centrale København og ikke på tværs af Københavns omegn. I dag er der langt flere arbejdspladser rundt om København og tusindvis af borgere som hver dag tager rundt om København for at komme på arbejde, til studie og uddannelse og for at besøge venner og familie. Der er dagligt cirka 33.000 pendlere langs ring 3, cirka 330.000 daglige pendlere som krydser ring 3 og omkring 350.000 arbejdspladser i området ved den kommende letbane.

Q: Hvorfor en Letbane og ikke hurtige busser i eget spor (BRT)?

A: Letbanen er den bedste tekniske og samfundsøkonomiske løsning langs Ring 3 i de københavnske omegnskommuner, da Letbanen har kapacitet til både det nuværende og de fremtidige behov. BRT-bus linjer kan være det rigtige valg på mange steder, men de vil ikke kunne løfte behovet for transport langs Ring 3. Særligt ville der med en brugbar BRT løsning, skulle anvendes så mange busser, at biltrafikken ville blive kraftigt generet, ikke mindst i de cirka 60 tværgående kryds, hvor en løsning med BRT-busser vil betyde massive kødannelser.

En letbane fylder to spor på en vej, men har en passagekapacitet svarende til seks spor. Hovedstadens Letbane vil have op imod fem gange kapaciteten i forhold til busser på tilsvarende strækning. At Letbanen er løsningen som på den mest samfundsøkonomiske måde kan sikre den nødvendige kapacitet er påvist af flere uafhængige eksperter, bl.a. rådgivningsvirksomheden COWI, som har illustreret kapacitetsudfordringen således:



Desuden vil busser slet ikke medføre de samme økonomiske gevinster for god byudvikling som en Letbane og dermed bliver den samlede samfundsgevinst langt mindre.

Fra lignende letbaneprojekter f.eks. i Bergen eller London Docklands ved vi, at anlægsinvesteringen er mere end tjent ind i løbet af få år - i Bergen har letbanen tjent anlægsinvesteringen ind 15-12 gange og i London Docklands er det omkring 8 gange anlægsinvesteringen. Det betyder med andre ord, at letbaneprojekter giver store samfundsøkonomiske gevinster og betyder vækst, udvikling og arbejdspladser til vores borgere.

Q: Hvorfor køreledninger i luften og ikke lagt ned i jorden?

A: Den løsning som er valgt er sikker, solid og økonomisk. Løsningen med letbaner drevet af el fra jorden eller med batterier, findes ikke som mulighed på vores breddegrader. Skulle en sådan løsning laves specielt til Hovedstadens Letbane ville den fordyre projektet væsentligt.

Q: Hvorfor hører vi ikke noget om Letbanen for tiden? Er projektet gået i stå?

A: Selskabet bag Hovedstadens Letbane er i gang med de afsluttende forhandlinger med de kommende entreprenører, som skal bygge Letbanen. Processen er på dette tidspunkt fortrolig, men Hovedstadens Letbane forventer at fremlægge resultaterne af forhandlingerne til ejerkredsen (Staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner) bag Letbanen i december. At det tager tid at lande de endelige kontrakter betyder intet andet end Hovedstadens Letbane bruger alle kræfter på at sikre det bedste projekt til den bedste pris. Forventningen er stadig at anlægget af Hovedstadens Letbane går i gang i 2018.

Q: Aarhus Letbane åbnede ikke til tiden og sikkerheden var ikke i orden. Det sker ved også i Hovedstaden?

A: Jeg er ked af det ikke lykkes at åbne Aarhus Letbane som planlagt, men det giver ikke anledning til nervøsitet for at noget lignende skulle ske, når vi åbner Hovedstadens Letbane seneste i 2024. Vi har lagt opgaven med at bygge Letbanen i samme erfarne selskab som med store succes har bygget Metroen i København. Hovedstadens Letbaneselskab er topprofessionelle og de har stor erfaringer med netop store kollektive infrastrukturprocesser - såvel byggeriet, håndtering af alle godkendelser og selve driften.

Q: Hvad er fordelene ved Letbanen?

A: Letbanen er en driftseffektiv, støjsvag og miljøvenlig trafikløsning. Letbanen giver borgerne en efterspurgt og nødvendig kollektiv forbindelse. Samtidig vil Letbanen skabe vækst og arbejdspladser i omegnskommunerne, idet der bliver og vil blive investeret og udviklet massivt i områderne langs byggeriet. F.eks. har Novozymes valgt Lyngby-Taarbæk og MOE har valgt Gladsaxe pga. Letbanen. Brøndby og Albertslund udvikler store områder til boliger og arbejdspladser, og langs hele Letbanen kan findes store og små projekter som er bygget, er i gang eller vil blive bygget i de kommende år grundet Letbanen.

Desuden vil Letbanen åbne op for yderlige muligheder for at bygge boliger og lette presset på Hovedstaden, som vi ved allerede vil vokse med 200.000 nye borgere frem mod 2030, og dermed skabe en mere sammenhængende region.

Endelig skaber Hovedstadens letbane den manglende forbindelse til S-togsnettet, så passagerer, der rejser på tværs af Hovedstaden ikke længere skal over det centrale København. Letbanen gør det nemt for patienter og pårørende at komme til de store hospitaler i Herlev og Glostrup, og for studerende at nå frem til f.eks. DTU i Lyngby og de store erhvervsuddannelser i Glostrup, Albertslund og Ishøj.

Q: Vil folk overhovedet bruge Letbanen?

A: Ja. Hovedstadens Letbane forventes at få 13-14 millioner passagerer årligt. Til sammenligning har Kystbanen cirka 10 mio. passagerer årligt. I takt med at Storkøbenhavn vokser vil Letbanen naturligt blive endnu mere populær og en naturlig del af borgernes hverdagsliv og fritid.

Bergen i Norge, hvor de åbnede deres letbane for syv år siden, har bevist, at det er muligt at få mange nye pendlere i den kollektive trafik med en letbane. Tal fra "Bybanen", som letbanen i Bergen hedder, viser, at andelen som benytter kollektiv trafik er steget fra 19 til 28 procent fra åbningen i 2010 til i dag. Samtidig er andelen som tager bilen reduceret fra 54 til 47 procent svarende til cirka 8.500 færre daglige bilture. Erfaringerne andre europæiske byer som har introduceret letbaner viser, at cirka 20 procent af bilisterne strækning skifter bilen ud med letbanen.

Q: Hænger økonomien sammen?

A: Ja. Som en del af den politiske aftale i Folketinget besluttede forligspartierne bag Letbanen at foretage en uvildig, ekstern undersøgelse af økonomien. Revisionsfirmaet EY stod bag dette arbejde og konkluderede, at anlægsbudgettet består af velunderbyggede estimater for transportsystemet, anlægsarbejdet og projektledelse. Ligeledes at bygherreorganisationen Hovedstadens Letbane har forudsætningerne for at håndtere ansvar og risici ift. bygherrer og entreprenører, præcis som projektet kræver. EY anbefalede, at budgettet blev forhøjet med 360 mio. kroner og dette beløb holder sig indenfor den allerede aftalte reserve på 30 procent, som er indregnet i Letbanens budget.

Hovedstadens Letbane vil koste mindre end 200 mio. kroner per kilometer at anlægge. Til sammenligning koster Metrocity-ringen over 1,5 mia. kroner per kilometer i anlægsomkostninger.



Note: Letbanens planlagte rute (stationsnavnene kan ændres)

Q: Er Letbanen overhovedet en god investering for samfundet?

A: Et ja til Hovedstadens Letbane er samtidig et ja til vækst og udvikling i hele hovedstadsområdet til gavn for hele Danmark. Konsulenthuset Incentive har i september 2017 estimeret, at der pga. Letbanen er foretaget eller planlagt private investeringer for mindst 32 milliarder kroner langs den kommende letbane. Desuden vil Letbanen medføre 36.500 nye arbejdspladser og 31.700 nye indbyggere i og omkring de ti omegnskommuner, hvor den bliver bygget. Metroen i København er et godt eksempel på en lignende investering i infrastruktur, som har givet vækst og udvikling til en række nye områder.

Q: Letbanen er jo kun en god forretning for Københavnerne?

A: Hovedstadens Letbane er en gevinst for hele Danmark. Alene ved de ejendomsskatteindtægter som følger af væksten skabt af Hovedstadens Letbane og den kommunale udligning vil gevinsten blive fordelt med 26 procent til Hovedstaden og 74 procent til resten af landet. Hvad der er godt for Hovedstadsområdet er derfor tilsvarende godt for resten af Danmark.

Q: Hvornår træffes beslutningen om Letbanen skal bygges?

A: Beslutningen er allerede truffet i flere trin. Fem gange alene i Folketinget. Den endelige aftale blev vedtaget d. 31. maj 2016 og trådte i kraft d. 1. juli 2016. Denne aftale betød bl.a. at VVM-redegørelsen blev godkendt. Kommunerne har været i gang med det forberedende arbejdet længe. Hovedstadens Letbane har på den baggrund modtaget 55 ansøgninger om at udføre en eller flere af de kontrakter, som letbanebyggeriet er delt op i.

Når udbudsrunderen er færdig i slutningen af 2017 og der ligger et forslag til kontrakt med en eller flere entreprenører, vil de elleve ejerkommuner, Region Hovedstaden og Folketinget underskrive aftalen og selve byggeriet kan sættes i gang.

Q: Hvem ejer og bygger Hovedstadens Letbane?

A: Hovedstadens Letbane bygges af Staten, Region Hovedstaden og de 11 ejerkommuner; Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Vallensbæk, Albertslund, Brøndby, Hvidovre, Høje-Taastrup og Ishøj.

Prisen for at bygge og etablere Letbanen, samt indkøbe togsæt og udstyr er 5,1 mia. kr. (2017-priser). Der er derudover sat 1,1 mia. kroner af til reserver til projektet. Staten betaler 40 pct. af etableringsomkostningerne, Region Hovedstaden betaler 26 pct., og de 11 kommuner betaler de sidste 34 pct. Efter byggeriet af Letbanen trækker Staten sig fra projektet og kommunerne og regionen vil alene stå for at betale for driften.

Q: Hvorfor skal Københavnerne nu have en letbane – de får jo altid alle penge til infrastruktur?

A: Den uafhængige rådgivningsvirksomheden COWI har slået fast, at Hovedstadsområdet modtager langt færre penge per passager til kollektiv transport på jernbaner end resten af landet – helt præcist kun 1/4 af tilskuddet per passager ift. resten af landet. S-tog og Øresundstog er de strækninger, som modtager klart lavest tilskud pr. passager i hele Danmark. Metroen finansieres alene af passagerindtægter. Inkluderes Metroen i beregningen modtager Region Hovedstaden kun 15-20% af det tilskud pr. passager, der gives i resten af landet.

Derudover konkluderer COWI også, at Statens bidrag til finansieringen af letbanen i Ring 3 er cirka 14 procent lavere end for letbanerne i Aarhus og Odense.

Q: Hvornår betaler ejerne pengene til Byggeriet?

Årstal	Tilgodehavender	Anden gæld	Indskud til finansiering af anlægsomkostninger			Gæld til ejere	Anlægsomkostninger
			Staten	Region	Kommuner		
Ultimo 2013	-12	-3	40	-	-	-	-25
2014	-12	31	92	0	66		-79
2015	3	9	92	0	67		-179
2016		5	144	0	69		-160
2017		5	171	0	63		-379
2018		5	254	0	64		-441
2019		-10	508	166	65		-714
2020		-10	289	57	67		-715
2021		-10	45	58	68		-445
2022		-10	0	59	69		-452
2023			0	60	71		-231

Note: Letbanens indskud fra ejerkredsen – tal fra Hovedstaden Letbane I/S årsrapport 2016

Q: Letbanen betyder, at der skal lukkes buslinjer over hele Hovedstadsområdet?

A: Den kollektive trafik i Hovedstadsområdet skal ses som ét samlet system. Busruter, lokaltog og metro føder passagerer ind til S-tog, Letbanen og regionale tog. Og disse føder passagerer ind til nationale og internationale tog, samt til Københavns Lufthavn. Oven i dette kommer alle de passagerer som kommer i bil, til fods eller på cykel.

Når der kommer en så stor og vigtig forbindelse som Hovedstadens Letbane med helt nye rejsemuligheder, betyder det helt naturligt at nogle nye busruter opstår og andre er overflødige. Letbanen gør vores fælles kollektive trafik mere sammenhængende og endnu bedre for de mange passagerer, som dagligt benytter sig af den. Der lukker ikke busruter i andre dele af Region Hovedstaden pga. af Letbanen bliver bygget.

Q: Hvornår skal Letbanen bygges?

A: Kommunerne har allerede været i gang i nogle år og forberedt byggeriet som en del af den daglige drift. Anlægget af selve Letbanen finder sted fra 2018 til den står færdig til passagerer i 2023 eller 2024.

Q: Bygges der hele tiden på alle 28 km?

A: Der vil være stor forskel på omfanget og varigheden af byggeriet og generne langs strækningen i anlægsperioden. Information om byggeriet vil blive varslet i god tid før det begynder på de enkelte steder og mange af kommunerne arbejder allerede fokuseret med at forberede bedste trafikafvikling og information til pendlere og borgere i de berørte kommuner.

Q: Det bliver jo besværligt for borgere og virksomheder, når Letbanen skal bygges?

A: Ingen projekter af denne størrelse kan bygges uden at det vil medføre gener for borgere og virksomheder langs byggeriet. Men det er et krav til byggeriet, at trafikanterne skal kunne komme frem i hele anlægsperioden.

Der vil dog være begrænset fremkommelighed for trafikken på veje omkring letbanebyggeriet på et eller andet tidspunkt under byggeprocessen samt andre gener, som f.eks. lukkede veje, alternative ruter for trafikanter, vanskelige adgange, nedlæggelse af p-pladser og støj, støv, lys og vibrationer fra byggepladserne. At sikre fremkommeligheden under anlægsperioden er et vigtigt fokuspunkt for alle involverede.

Q: Gør man noget for at mindske generne der kommer?

A: Det er besluttet, at trafikanterne skal kunne komme frem i hele anlægsperioden, men fremkommeligheden vil blive påvirket allerede fra 2018, når byggeriet går i gang. For at imødekomme de gener, som kommer, er der:

- aftalt at relevante aktører samarbejder om trafikinformation, så trafikanter kan planlægge deres kørsel i god tid
- indført begrænsninger om, at særligt udsatte steder og kryds ikke må ombygges samtidigt.
- nedsat en rådgivende gruppe med politi, brandvæsen og beredskab, så udrykningskøretøjer kan komme frem

Q: Vil der ikke forekomme meget støj ligesom metroen?

A: Støj vil forekomme under byggeriet. Det kan ikke undgås. Men der er truffet en række beslutninger for at imødekomme de gener, som vil komme, bl.a.:

- det er et krav, at byggeriet skal foregå inden for normal arbejdstid om muligt. Der udføres kun nat- og aftenarbejde, når det er nødvendigt af hensyn til trafikken eller sammenhængende arbejdsprocesser.
- at entreprenørerne skal benytte så støjsvage metoder og maskiner som muligt
- at der er stillet krav om bl.a. partikelfiltre, fartbegrænsning og minimering af tomgang for maskiner