

NOTAT

Ring 3 Letbanen – den alternative linjeføring ved DTU

Regionsrådsmedlem Annie Hagel (Ø) har fremsendt en opfordring til regionsrådet om at bakke op om, at linjeføringen for den kommende letbane i Ring 3, ændres således at den kommer til at gå ind over DTU-området. Enhedslisten henviser til, at det fremgår af betænkning fra Folketingets trafikudvalg, ”at den alternative linjeføring vil gøre letbanen endnu mere attraktiv, således at den størst mulige andel af medarbejdere og studerende på DTU benytter den nye letbane som transportform.”

Administrationen kan oplyse, at trafikudvalget endnu ikke har afgivet betænkning. Enhedslisten bygger formentlig på første udkast til betænkning. På Folketingets hjemmeside er et 2. udkast til betænkning offentliggjort. Det fremgår af udkastet, at ”muligheden for tilkøb udnyttes af kommunerne i Ringby/Letbanesamarbejdet med udgangspunkt i en fælles finansiering.” Hverken regionen eller staten er således nævnt og formuleringen om den fælles finansiering er ændret siden 1. udkast til betænkning.

Det kan supplerende oplyses, at der under udvalgsbehandlingen er stillet spørgsmål af Henning Hyllested (EL) om DTU-alternativet. I spm. 12 i udvalget spørges således: ”Vil ministeren ændre lovforslaget således, at en linjeføring gennem DTU’s universitetsområde bliver en udgift, der fordeles proportionalt blandt de 11 Ringby-kommuner, regionen og staten og dermed ikke bliver en tilkøbsydelse?” Svaret fra ministeren er: ”Nej. Det ville være i strid med principaftalen.”

Den 29. juni 2011 blev der indgået en samarbejdsaftale om en letbane langs Ring 3 mellem staten ved transportministeren, Region Hovedstaden og Ringby-kommunerne: Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Albertslund Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune, Ishøj Kommune og Høje-Taastrup Kommune.

Bemyndigelse til regionsrådsformanden til at forhandle en aftale om etablering af en letbane i Ring 3 mellem Lundtofte og Ishøj blev givet på regionsrådets møde den 22. marts 2011 under sag nr. 36 (Fortrolig).

Samarbejdsaftalens linjeføring, der ligger til grund for udredningens linjeføring, forløber ved DTU langs Helsingørmotorvejen. Denne linjeføring indeholder 1 station – kaldet v/ Akademivej Vest – som skal dække den sydlige del af DTU-området og 1 station – kaldet v/ DTU – som skal dække den nordlige del af DTU-området. Kort over linjeføringen – hovedlinjeføringen – som den fremgår af udredningen, vedlægges som bilag nr. 1.

I forbindelse med udredningen tilkøbte Lyngby-Taarbæk Kommune en undersøgelse af en alternativ linjeføring ved DTU. Den alternative linjeføring indebærer, at banen slår et sving, så banen på en strækning løber i midten af DTU-området og får to stationer inde på selve DTU-området. Den sydlige station flytter således ind på DTU-området. Alternativet er undersøgt på samme detaljeringsniveau i udredningen som hovedlinjeføringen. Den alternative linjeføring fremgår af vedlagte faktaark.

Det fremgår endvidere af udredningen, at: ”Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker, at alternativet kan indgå i projektets næste fase sammen med hovedlinjeføringen. Kommunen arbejder på at sikre den nødvendige finansiering på ca. 125 mio. kr. til ekstra infrastruktur, en ekstra station og et ekstra togsæt, som skal finansieres af kommunen i henhold til Samarbejdsaftalen vedrørende tilkøb. Med den alternative linjeføring betjenes DTU campus bedre, og det giver flere passagerer. Den øgede passagerindtægt kan finansiere de ekstra omkostninger til drift.”

Af den indgåede aftale mellem forligskredsen i Folketinget fremgår følgende: ”Parterne noterer sig, at der i projektet er fokus på, at letbanen kan åbne så tidligt som muligt. Parterne noterer sig endvidere, at der i det videre arbejde indgår en option om at ændre linjeføringen omkring DTU. En afklaring heraf skal ske senest i 2015.”

Regionsrådet bemyndigede den 16. april 2013 under sag nr. 3 regionsrådsformanden til at underskrive principaftale om, at Region Hovedstaden indgår som interessent i anlæg og drift af letbanen på Ring 3. Indstillingen blev tiltrådt af regionsrådet, idet Lene Kaspersen (C) tog forbehold for sin endelige stillingtagen.

Det er aftalt i principaftalen, at linjeføringen ved DTU tages op i den videre planlægnings- og projekteringsproces. Alternativet undersøges i VVM-analyserne på linje med hovedlinjeføringen. Det er endvidere aftalt, at valg af linjeføring skal være afklaret senest i forbindelse med kommunernes og regionens fælles indstilling til transportministeren om VVM-redegørelsen medio 2015. Valg af den alternative linjeføring forudsætter tilkøb. Økonomien er beskrevet i vedlagte faktaark.

Tilkøb er nærmere defineret i principaftalen, hvor følgende fremgår: ”I overensstemmelse med Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011 er parterne enige om, at anlæg af letbanen er omfattet af et ”tilkøbsprincip”, der definerer anlæggets udformning, således som det er beskrevet i Udredning om letbane på Ring 3”, som ”det nødvendige og tilstrækkelige”. Såfremt staten, kommunerne eller regionen ønsker væsent-

lige ændringer i anlægget, vil denne part selv skulle finansiere den eventuelle merudgift, der er forbundet hermed, fuldt ud.”

Ejerfordeling, Ring 3 Letbane I/S i anlægsfasen:

- Transportministeriet ejer 40 pct.
- Region Hovedstaden ejer 26 pct.
- Lyngby-Taarbæk Kommune ejer 7,5 pct.
- Gladsaxe Kommune ejer 7,5 pct.
- Herlev Kommune ejer 4,0 pct.
- Rødovre Kommune ejer 1,2 pct.
- Glostrup Kommune ejer 4,3 pct.
- Albertslund Kommune ejer 1,9 pct.
- Brøndby Kommune ejer 2,5 pct.
- Høje-Taastrup Kommune ejer 0,5 pct.
- Hvidovre Kommune ejer 0,5 pct.
- Vallensbæk Kommune ejer 1,9 pct.
- Ishøj Kommune ejer 2,2 pct.

Ejerfordeling, Ring 3 Letbane I/S i driftsfasen efter statens udtræden:

- Region Hovedstaden 43 pct.
- Kommunerne tilsammen 57 pct.

Opsummering og konklusion

Som alternativ til hovedlinjeføringen er der undersøgt en alternativ linjeføring gennem DTU. Ifølge Metroselskabets opsummering af forskellene for alternativet ved DTU og Lyngbygårdsvej ift. hovedlinjeføringen langs Helsingørmotorvejen vil de samlede anlægsinvesteringer blive forhøjet med ca. 125 mio. kr. inkl. 30 pct. korrektionsreserve.

Den alternative linjeføring ved DTU er ifølge principaftalen omfattet af Samarbejdsaftalens ”tilkøbsprincip”. Det betyder, at den af parterne, der ønsker tilkøb skal finansiere den eventuelle merudgift, der er forbundet hermed, fuldt ud.

Tilkøbsprincippet bruges i mange andre aftaler som vedrører offentlige infrastruktur- og anlægsinvesteringer, fx i aftalerne vedrørende metrobyggeriet og letbanen i Aarhus.

Principaftalen danner grundlag for lovforslaget om Ring 3 letbanen, som i øjeblikket behandles i Folketinget, og dermed også grundlaget for stiftelsen af interessentskabet Ring 3 letbane I/S. Eventuel ændring af ovennævnte tilkøbsprincip i forhold til DTU alternativet kræver en åbning og genforhandling af den politisk vedtagne principaftale.

Den politiske principaftale har været forhandlet i gennem længere tid af de 13 parter, som indgår i aftalen. Det bemærkes, at en åbning og genforhandling af den kan medføre, at processen med etablering af letbanen bliver væsentligt forlænget. Hertil kommer,

at en eventuel ændring af aftalen med fravigelse af tilkøbsprincippet for DTU's vedkommende forudsætter enighed mellem alle 13 parter.

Endelig skal der peges på, at spørgsmålet om fastlæggelse af den endelige linjeføring ved DTU under alle omstændigheder vil blive drøftet og skal afklares senest i forbindelse med kommunernes og regionens fælles indstilling til transportministeren om VVM-redegørelsen medio 2015.

Bilag:

1. Letbanelinjeføring ved DTU (hovedlinjeføring) i "Udredning om letbanen på Ring 3, marts 2013"
2. Faktaark om alternativ linjeføring af letbanen ved DTU