

Samarbejdsorganisationen for etablering af en letbane langs Ring 3

2. udgave 03.09.2008

Letbanen langs Ring 3

1. Formål og muligheder med en letbane langs Ring 3

Kommunerne i Ring 3-korridoren samt Københavns Amt / Region Hovedstaden har siden 2000 arbejdet med forundersøgelser for linjeføring og finansiering af en letbane langs Ring 3. En letbane vil være et afgørende bidrag til at løse trafikproblemer i hovedstadsområdet og gøre den kollektive trafik til et attraktivt alternativ også i den tværgående trafik. Samtidig vil det store byudviklingspotentiale i de ældre erhvervsområder centralt beliggende tæt på København kunne realiseres som moderne byområder.

Den markante stigning i den tværgående trafik i hovedstadsområdet har blandt andet betydet kødannelser med nedsat fremkommelighed og længere rejsetid til følge. I disse år udbygges Motorring 3. Vejdirektoratets analyser viser dog, at få år efter udbygningen vil kapaciteten være brugt op. Der skal derfor tænkes i nye typer af løsninger, hvis hovedstaden fremover skal sikres et effektivt transportsystem, som kan opfylde fremtidens transportkrav. En letbane i eget tracé er et helt centralt element i en sådan løsning, som både sikrer god tilgængelighed på tværs af hovedstadsområdet, og samtidig aflaster de hårdt belastede radiale trafikårer. En letbane langs Ring 3 er en optimal løsning, når økonomi og fremkommelighed skal hænge sammen.

Kommunal medfinansiering er en del af projektet - et projekt med både lokale, regionale og statslige effekter.

1.1 Massive trængselsproblemer i Hovedstadsområdet

Én af hovedstadsregionens største trafikale udfordring er den stigende trafik som følge af økonomisk vækst. Hvis den økonomiske vækst skal fortsætte, vil det kræve et veludbygget kollektivt trafiksystem. Det voksende bilejerskab særligt i hovedstadsområdet har lagt massivt pres på alle veje rundt om og i hovedstadsområdet. Alene i perioden 1995 – 2005 er den tværgående trafik i Region Hovedstad steget med 40%. Det kan bl.a. mærkes på Motorring 3, hvor myldretiden er steget med 3 timer siden 1993 - nemlig fra 2 til 5 timer. Samfundsøkonomisk er ventetiden i københavnsområdet opgjort til 5,7 mia. kr. Alle analyser peger på, at der fortsat vil være massive trafikstigninger i den tværgående trafik i de næste 20 år. Så skal man undgå u hensigtsmæssige lappeløsninger om få år, er det presserende at finde fornuftige, varige løsninger nu.

Det, der skaber vækstmuligheder i hovedstadsregionen, er et stort og varieret arbejdsmarked. Det fører til, at folk har behov for at bevæge sig på kryds og tværs af geografiske områder. Det kan bl.a. ses på Motorring 3, hvor Vejdirektoratets analyser viser, at næsten 1/3 af trafikken på Motorring 3 er gennemkørende trafik, der skal videre mod nord eller syd. Det er i dag svært at komme på tværs af hovedstadsregion med kollektiv trafik, og mange skal derfor ind forbi København for derefter at skulle ud igen. Det lægger et u hensigtsmæssigt pres på trafikken i hovedstaden. En letbane vil være et attraktivt alternativ til bilen både for den gennemkørende trafik og for de, der bor og arbejder langs letbanen. Men letbanen, som tænkes forbundet til S-togslinierne, vil også en central baneforbindelse på tværs af regionen for de, der allerede benytter kollektiv trafik.

1.2 Styrket kollektiv trafik i hovedstadsområdet

Rygraden i den kollektive trafik i hovedstadsområdet udgøres i dag af S-tog, Regionaltog og Metro. Den skinnede trafik tilbyder en hurtig, attraktiv kollektiv rejse, som gør den til et attraktivt alternativ til bilen. Derfor har den kollektive trafik også relativt store markedsandele af trafikken langs de radiale baneforbindelser mod Københavns City. På tværs af byfingrene f.eks. i Ring 3-korridoren er der imidlertid ingen banebetjening, hvorfor kun ganske få vælger kollektiv trafik her. Og mange af disse passagerer pålægges en omvejskørsel ind omkring København City, hvor banenettet i forvejen er stærkt belastet.

En letbane langs Ring 3 er derfor et ”missing link” i hovedstadens kollektive trafiksystem. En letbane vil binde alle S-togs strækninger sammen og medvirke til at skabe et sammenhængende og attraktivt højklasset transportsystem for hele hovedstadsområdet. Letbanen vil gøre en række rejserelationer attraktive med kollektiv trafik, og vil samtidig aflaste de centrale dele af de radiale S-baneforbindelser. Behovet for tværgående baneforbindelser er stort, og erfaringer fra DSB S-togs Ringbane mellem Hellerup og Ny Ellebjerg viser, at der kan skabes meget store rejsestrømme med disse forbindelser.

Perspektivet i et letbanesystem går samtidig langt videre end Ring 3, idet en række andre strækninger hovedstadsområdet, hvor metro- eller S-togsbetjening ikke er hensigtsmæssig, med fordel kan betjenes med letbane.

1.3 Potentiale for byudvikling langs Ring 3 og reduktion i transportbehov

Regeringen ønsker at fastholde stationsnær lokalisering som overordnet princip: ”Mange steder i hovedstaden er der stigende trafikalt trængsel, og der skal derfor bygges tæt omkring stationer i stedet for at sprede byudviklingen. Der er betydelige byggemuligheder ved velbetjente stationer, ligesom de eksisterende byomdannelses- og byudviklingsmuligheder i fingerbyen skal udnyttes.”¹

I øjeblikket er der en tendens til, at erhvervsudviklingen sker i København. Det hænger sammen med en international tendens til at erhvervsudviklingen sker, hvor der i forvejen er tæt bebyggelse. Det betyder, at erhvervsudviklingen primært sker i storbyområder – specielt i hovedstadsområderne. Det er også tilfældet i Danmark. Imidlertid er den positive erhvervsudvikling medvirkende til, at de eksisterende infrastruktur anlæg i hovedstadsområdet er hårdt belastede af pendlertrafik. Der kan derfor være en stor gevinst i at opgradere den kollektive trafik i områder uden for hovedstadens centrale dele. Det ville aflaste de mest centrale trafikårer og samtidig opretholde en høj grad af kollektiv rejse både af hensyn til trængsel og miljø. Langs Ring 3 er der et stort uudnyttet potentiale for udvikling af erhverv, fordi der er en række industrivirksomheder, som i kraft af globaliseringen er under udflytning. En letbane vil derfor give ideelle muligheder for at skabe attraktive lokaliseringsmuligheder for erhvervsudviklingen, da et effektivt og pålideligt kollektivt transportsystem vil gøre det attraktivt at etablere sit erhverv i området, som i forvejen ligger geografisk tæt på hovedstaden.

Udover at løse et massivt trafikalt problem, vil en letbane langs Ring 3 derfor også være et vigtigt bidrag, hvis de meget nedslidte erhvervsområder skal have nyt liv. Et effektivt og pålideligt kollektivt transportsystem i dette område vil være en nødvendighed, hvis man vil gøre sig forhåbning om at sikre en erhvervsudvikling udenfor – men i umiddelbar nærhed til – København. Veludbygget infrastruktur

¹ Landsplanredegørelse 2006 s. 18

og erhvervsudvikling går hånd i hånd. Den vil med andre ord kunne bidrage til at nå målet om at fastholde den stationsnære lokalisering og bremse utilsigtet byspredning til andre områder og på den måde reducere transportbehovet.

Et effektivt samspil mellem infrastrukturen, erhvervsudviklingen og den fysiske planlægning vil være en forudsætning for at byfornye områderne. Kommunerne har interessen i og viljen til at byfornye de nedslidte og udflyttede erhvervsområder og skabe nye attraktive boligområder og arbejdspladser langs Ring 3. Kommunerne har også viljen til at bidrage til finansieringen af en effektiv og pålidelig infrastruktur, som vil medvirke til at gøre det lettere for virksomhedernes muligheder for at rekruttere, idet potentielle medarbejdere hurtigt, fleksibelt og komfortabelt kan komme til og fra arbejde.

1.4 Byvision for kommunerne langs Ring 3 og Region Hovedstad

Det har i de senere år været drøftet, hvorvidt byudvikling eller infrastruktur skulle komme først i Ring 3-området. Og indtil 2005 har intensivering været afhængig af beslutningen om infrastrukturen. Men med Regionplan 2005 blev der åbnet for, at byudvikling skal være med til at skabe passagergrundlaget for infrastrukturen, for derved at gøre anlæg og drift af en kommende letbane i Ring 3 økonomisk mere bæredygtig. Det har betydet, at der er sat gang i initiativer i kommunerne langs Ring 3, ligesom Region Hovedstaden i forbindelse med hospitalsplanen vil øge aktiviteterne på hospitalerne langs Ring 3.

Mange af omegnskommunerne nær København har en attraktiv strategisk placering i det samlede hovedstadsområde med god adgang til et stort arbejdsmarked og et stort kulturelt og rekreativt udbud. Samtidig er der gode infrastrukturforhold for privatbilismen i kraft af en tæt beliggenhed på E16 og Motorring 3. Det er et strategisk potentiale, som bør udnyttes positivt i den fortsatte udvikling af omegnskommunerne, og som kan spille en betydelig rolle for udviklingen af hovedstadsområdet som helhed. Langs Ring 3 er der et stort byudviklingspotentiale, som i særlig grad vil kunne udfoldes med etablering af en letbane.

I dag er områderne langs Ring 3 karakteriseret ved en ændring i erhvervsstrukturen, hvor antallet af arbejdssteder er faldet f.eks. inden for brancherne autohandel samt jern- og metalindustri. Til gengæld er der kommet nye og større virksomheder til f.eks. inden for kontor- og serviceindustrien samt medicinalindustri og højteknologi. Mange af områderne er karakteriseret ved at være uhomogene med nye og gamle nedslidte bygninger side om side. I forbindelse med arbejdet med letbanen har de enkelte kommuner og Region Hovedstaden beskrevet deres forventninger til byudviklingen med udgangspunkt i at letbanen etableres. Der er et ganske betydeligt potentiale i de ældre erhvervsområder i letbanekorridoren. Udnyttelsen vil både afhænge af konjunkturer og væksten i hovedstadsområdet generelt. Men det vil også afhænge af, om væksten vil koncentrere sig anderledes, hvis f.eks. en letbane øger fremkommeligheden til områderne i de nære omegnskommuner. Med udgangspunkt i de planer, der allerede er i gang, er det forventningen at ved en letbanes åbning i 2018, vil der i de ældre erhvervsområder være 12.000 flere arbejdspladser og 5.000 nye beboere.

I forbindelse med arbejdet for letbanen har kommunerne langs Ring 3 og Region Hovedstaden formuleret en hensigtserklæring om byudviklingen langs Ring 3. Af hensigtserklæringen fremgår det bl.a., at kommuner langs Ring 3 og Region Hovedstaden vil:

- udarbejde en byvision for letbanekorridoren i samarbejde med By- og Landskabsstyrelsen
- arbejde for at fremme byudvikling langs letbanen

Samarbejdet om udarbejdelse af en byvision lægger op til, at der skal laves en samlet vision for byudviklingen langs Ring 3. Byvisionen skal bidrage med konkrete anvisninger til, hvordan der mest hensigtsmæssigt kan udvikles nye, attraktive byområder i de nedslidte erhvervsområder ved de kommende standsningssteder frem til år 2040. Visionen skal således medvirke til at vende en potentiel negativ udvikling, som nogle af forstæderne ellers vil imødesee, til et varieret og sammenhængende attraktivt område, der kan bidrage til at udnytte det fulde potentiale i en letbane.

1.5 Luftforurening og klima

Regeringen har i disse år stort fokus på at gøre det danske samfund til, et samfund, der udnytter energien og ressourcerne langt bedre end i dag. Der er ikke mindst et stort fokus på nedbringelse med CO₂-udslippet. Etablering af letbanen hænger godt sammen med målsætningen af at reducere CO₂ udslippet. Foreløbige beregninger foretaget af Miljøministeriet viser, at etableringen af letbanen langs Ring 3 med det ovenfor angivne byudviklingsscenario vil medføre en betragtelig nettoeffekt på udslippet af CO₂ – nemlig en besparelse på 30.000 ton/år i år 2030, baseret på en forventning om 18.000 flere indbyggere og 28.000 flere arbejdspladser.

1.6 De samfundsøkonomiske konsekvenser af en letbane

Der er gennemført samfundsøkonomisk beregninger for 5 forskellige løsninger med udgangspunkt i den opdaterede trafikmodel OTM for hovedstadsområdet og den opdaterede samfundsøkonomimodel Teresa. De fremgår af tabel 1.1.

	Lundtofte-Glostrup	Lundtofte-Brøndby	Lundtofte-Ishøj	Lundtofte-Avedøre Holme	Lundtofte-Brøndby /Ishøj**
Længde i km	19,6	25,5	28	30,5	32,5
Antal stationer	21	25	28	29	31
Rejsetid i min.	32	41	44	48	41/44
Hastighed, km/time	36,8	37,3	38,2	28,1	37-38
Antal påstigere pr. dag	45.338	52.525	58.318	53.948	57.282
Anlæg inkl. ledningsomlægninger* (mio. kr.)	4.009	4.941	5.209	5.630	5.845
Anlæg ekskl. ledningsomlægninger* (mio. kr.)	3.285	3.994	4.191	4.599	4.653
Drift og vedligehold (mio. kr.)	96,7	118,2	128,5	136	133,1
Indtægter (mio. kr.)	103	121	135	124	134
Overskud (mio. kr.)	6,3	2,8	6,5	-12	0,9
Samfundsøkonomi - intern rente	2,0%	1,7%	2,4%	0,9%	1,7%

* Inkl. materiel.

** Hvert andet tog kører fra Glostrup til Ishøj og hvert andet tog fra Glostrup til Brøndby Strand.

Frekvensen på de to ben er dermed halveret.

Tabel 1.1 Samfundsøkonomiske beregninger - september 2008

Ifølge beregningerne koster det 5-6 mia. kr. at anlægge letbanen afhængig af, hvilken strækning der vælges. De samfundsøkonomiske beregninger viser en intern rente på 1,7% - 2,4% igen afhængig af valg af strækning. Den interne rente for letbaneprojektet afviger fra Finansministeriets anbefaling om en intern rente på 6%. Men sammenlignes den interne rente for letbanen med den interne rente for Metrocity-ringen, viser der sig ikke stor forskel, idet beslutningen om etablering af Metrocity-ringen er baseret på en intern rente på 3,1%. Med hensyn til passagertallet skal det bemærkes, at der er mulighed for at udvide passagertallet uden yderligere omkostninger. Så bliver passagertallet større end det modellen forventer, vil det påvirke den interne rente i positiv retning.

Det er samarbejdsorganisationens opfattelse, at projektet har en betydelig samfundsmæssig nytteværdi. Af afgørende betydning er, at letbanen vil styrke den kollektive trafik som helhed i hovedstadsområdet, i det den kan 'binde fingrene sammen' på tværs og derved styrke muligheden for at fravælge bilen til fordel for kollektiv trafik. De nyeste modelkørsler har vist, at letbanen har betydelige netværkseffekter. Letbanen forbindes til 5 S-togsstrækninger og genererer derved ca. 7.000 nye S-togspassagerer. Letbanen vil endvidere give ideelle muligheder for at skabe attraktive lokaliseringsmuligheder for erhvervsudviklingen i de ældre erhvervsområder i omegnskommunerne. Endelig vil letbanen sikre, at byudviklingen sker i stationsnære områder og derved bremse utilsigtet byspredning til andre områder. På den måde vil letbanen medvirke til at reducere transportbehovet.

2. Beskrivelse af basisløsningen

En letbane langs Ring 3 er den mest attraktive løsning, når økonomi og fremkommelighed skal hænge sammen. Tidligere undersøgelser har også omfattet en Metroløsning og en højklasset busløsning.²

Med en letbane får man et højklasset kollektivt transportsystem, der vil have direkte forbindelse til regionens S-togsgrene samt give god adgang til Nærumbanen og lokalbanenettet i nord. På strækningerne mellem S-togsgrenene medfører letbanens stationer væsentlige byudviklingsmuligheder. Letbanen er et fleksibelt transportmiddel, der kan placeres midt i eller langs eksisterende veje og kun kræver beskedne ekspropriationer. Det er samarbejdsorganisationen opfattelse, at letbanens styrker sammenholdt med de økonomiske vurderinger giver den mest optimale løsning på langt sigt. Nedenfor beskrives forslag til tracé, som er udarbejdet af kommunerne og Region Hovedstaden.

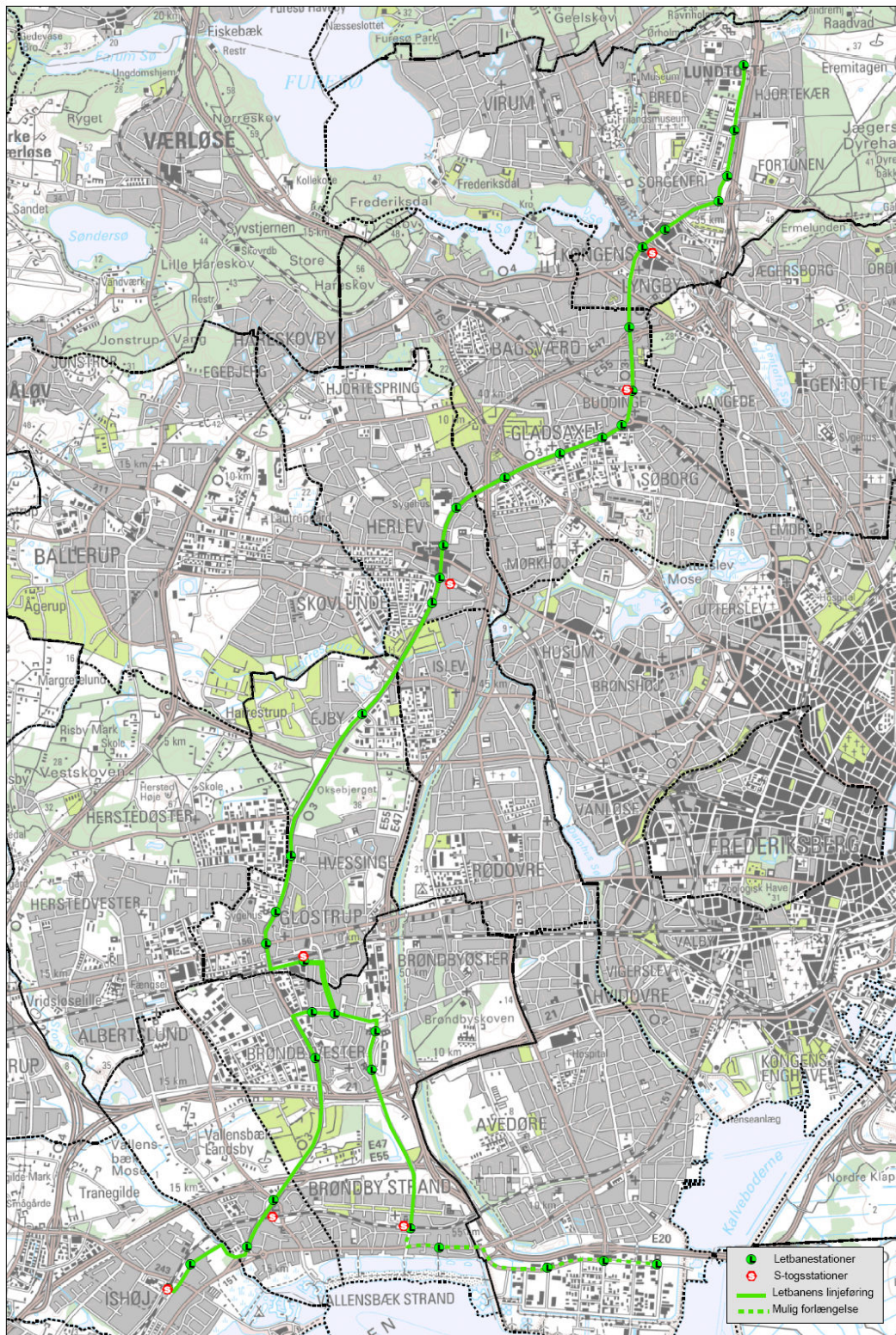
2.1. Basisløsningen

Det har været afgørende, at den valgte løsning sammentænkes med det øvrige kollektive trafikssystem, så der sikres en robust løsning, der kan fungere effektivt i mange år frem. Basisløsningen, som er illustreret i figur 2.1, imødekommer disse krav. I basisløsningen er stationerne således lokaliseret, så der opnås gode skiftemuligheder til de syv S-togsstationer, som letbanen passerer.

Der er i basisløsningen regnet med 21 stationer mellem Lundtofte og Glostrup, og yderligere 4 stationer til Brøndby Strand og 7 stationer til Ishøj, hvoraf den ene er fælles for de to grene. En forlængelse til Avedøre Holme med 4 stationer indgår i de supplerende undersøgelser, som er i gang. Det giver køretider på henholdsvis 41 til Brøndby Strand og 44 minutter til Ishøj. Køreplanen indeholder 12 afgang pr. time pr. retning i hverdage kl. 06-20 (lørdage dog til kl. 16), og 6 afgang pr.

² Undersøgelse af den tværgående trafikkorridor i Københavns Amt. COWI 2001

time pr. retning i de øvrige tidsrum. Det er netop så ofte, at man får oplevelse af, at der kommer tog hele tiden i de afgørende tidsrum.



Figur 2.1 Basisløsning, letbane i terræn fra Lundtofte til Brøndby Strand og Ishøj

2.2 Gennemgang af traceen

I dette afsnit beskrives letbanens tracé fra Lundtofte til Ishøj/Brøndby Strand, idet der kort redegøres for specifikke forhold i de enkelte kommuner og for eventuelle problematiske strækninger, der af pladshensyn kræver specielle løsninger.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Fra Lundtofte til Klampenborgvej foreslås det, at letbanen kører på/langs Lundtoftegårdsvej. På selve Klampenborgvej er det fundet mest hensigtsmæssigt at placere letbanen med et spor i hver side af vejen.

I Lyngby krydser letbanen Lyngby Hovedgade og kører ad Ndr. Torvevej frem til viadukten under banen. Ndr. Torvevej er smal og kraftigt trafikeret, og der vil derfor kun være plads til separat spor for letbanen i den ene retning, mens den må dele køreareal med den almindelige trafik i den anden retning. Det er i de gennemførte undersøgelser anbefalet, at det separate spor reserveres til letbanens kørsel mod Buddingevej. Fremkommeligheden ved kørsel mod Klampenborgvej kan sikres ved, at letbanen får en separat signalfase til passage af krydset Jernbanepladsen-Jernbanevej før anden trafik, umiddelbart efter stationsophold under broerne.

Løsningen vil kræve en station på Buddingevej under broerne, der bærer omfartsvejen og S-banen, og nødvendiggør en udvidelse/ombygning af broerne. Fra letbanestationen bør der etableres trapeadgang/elevator direkte op til S-togsperronerne på Lyngby st.

På Buddingevej mellem Engelsborgvej og Christians X's Allé, dvs. på strækningen med de engelske rækkehuse, hvor der i dag er tre kørespor, (hvor ét nordgående er forbeholdt busser), foreslås det, at der etableres to midterspor til letbanen og busser og et spor i hver retning til biltrafikken. Herfra fortsættes i midten af Ring 3.

Ved krydsningen med Nybrovej kræves der en forholdsvis stor udvidelse af vejarealet for at opretholde den eksisterende kanalisering. For at minimere nedrivningen af bygninger er udvidelsen lagt i den vestlige side af Ring 3, men det kan alligevel blive nødvendigt at fjerne 3-4 villaer.

Gladsaxe Kommune

Ved Ring 3's krydsning af Motorring 3 er en mindre udvidelse af broen over motorvejen, evt. med vinger til fortov, nødvendig for at sikre plads til letbanen.

I forbindelse med krydset ved Kong Hans Allé/Snogegårdsvej kan det blive nødvendigt at ekspropriere arealer og nedrive et par bygninger på vestsiden af Ring 3 for at få plads til både de gennemgående letbanespor og den hidtidige kanalisering.

For at sikre en god integration mellem S-bane og letbane skal der skaffes plads til et standsningssted i umiddelbar tilknytning til S-banens station. Dette er krævende, men kan gøres ved indgreb i begge sider af Ring 3 til cyklister og fodgængere. På vestsiden kan en løsning være at ombygge den eksisterende stationshal ved at flytte facaden, så der kan skaffes plads til cyklister og fodgængere.

Mellem Buddinge st. og rundkørslen kræver vejudvidelsen til letbanens spor arealerhvervelse, og nedrivning af en del af en etageejendom kan blive nødvendig.

Rundkørslen i Buddinge passeres ved, at letbanen føres ind over rundkørselens midterareal for derefter at fortsætte midt i vejen syd for rundkørslen. Løsningen giver ikke anledning til væsentlige problemer ud over, at letbanen er arealkrævende syd for rundkørslen med indgreb i den grønne bevoksning.

Fra rundkørslen til Herlev kører letbanen i midten af Ring 3. Mellem rundkørslen og Hillerødmotorvejen passerer letbanen Gladsaxe Erhvervs kvarter og lige vest for Hillerødmotorvejen passerer Herlev Sygehus.

Ved Ring 3's krydsning med Hillerødmotorvejen vil det være nødvendigt at etablere vinger på begge sider af broen til fortov og cykelsti.

Herlev Kommune

Igennem selve Herlev kan det blive nødvendigt at fjerne et hus i krydset mellem Ring 3 og Herlev Bygade af hensyn til trafik til Bygaden, og syd for Herlev Hovedgade er det nødvendigt at udvide krydset for at opretholde kanaliseringen. Herved kommer vejtrafikken tæt på de store boligblokke, der ligger her.

Strækningen fra det sydlige Herlev til Glostrup Sygehus er uproblematisk, og letbanen følger Ring 3 i midterlagt tracé. På denne strækning passerer Mileparken, Ejby Industriområde og Hersted Industripark.

Rødovre Kommune

Den østlige del af det sammenhængende Ejby Industriområde ligger i Rødovre Kommune. Afstanden fra nærmeste letbanestation til Rødovres del af erhvervsområdet er ca. 800 meter. Banen kører herefter en kort strækning på Ring 3 i Rødovre Kommune, men har ingen stop i kommunen.

Ballerup Kommune

Den vestlige del af det sammenhængende erhvervsområde Mileparken ligger i Ballerup Kommune. Men afstanden fra nærmeste letbanestation til Ballerups del af erhvervsområdet er ca. 800 meter.

Albertslund Kommune

Letbanen har en station på Ring 3, der betjener Hersted Industripark i Albertslund.

Glostrup Kommune

I Glostrup må Ring 3 udvides for at give plads til letbanen. Det kan medføre nedrivning af en etageejendom på hjørnet af Ring 3/Hovedvejen samt af 1-2 mindre ejendomme lige syd for Hovedvejen.

Syd for jernbanen svinger letbanen fra Ring 3 via en rampe ind til en letbanestation syd for den eksisterende station. Ring 3 passerer i en signalregulering, der udelukkende omfatter konflikten med den nordgående vejtrafik og kun bringes i anvendelse i den korte tid det tager for et letbanetog at passere. Fra stationen syd for Glostrup st. føres letbanen gennem Stationsparken til Østbrovej.

Brøndby Kommune

Store dele af det sammenhængende erhvervsområde Kirkebjerg, som ligger i Brøndby Kommune lige sydvest for Glostrup st., vil blive betjent af letbanen.

Letbanens *afgrening mod Brøndby Strand* forløber mod syd ad Østbrovej og Park Allé til Brøndbyvester Boulevard, og videre ad denne til en endestation lige nord for Brøndby Strand st. Figur 4.3 viser letbanens endestation ved Brøndby Strand.

Letbanens *afgrening mod Ishøj* føres fra Østbrovej ad Park Allé vestpå til Ring 3. Banen fortsætter sydpå i midten af Ring 3.

Vallensbæk

I Vallensbæk Kommune passerer letbanens gren mod Ishøj tæt forbi Vallensbæk st. og giver dermed god forbindelse til S-toget. Letbanen fortsætter i Ring 3 til Gl. Køge Landevej.

Ishøj

Det vil være fordelagtigt at placere letbanen langs nordsiden af rampeanlægget til Gl. Køge Landevej. Herfra føres letbanen gennem et grønt område (mellem Vejlebroparken og idrætsanlæg) til Vejlebrovej, som den følger frem til Ishøj st.

3. Udbudsmodeller og forslag til finansiering

3.1 Udbudsmodeller

Som et led i forberedelserne til en beslutning om anlæg af letbanen langs Ring 3, er der foretaget vurderinger af 3 alternative muligheder for at udbyde og organisere anlæg, drift og vedligehold af en letbane. Modellerne er:

- En traditionel offentligt organiseret og finansieret letbane
- Et offentligt privat partnerskab (OPP) – letbanen overgår til 'bestiller' efter 30 års drift
- En (finansielt) modificeret OPP-model – letbanen overgår til 'bestiller' når letbanen har stabil drift

Infrastrukturkommissionen vurderer, at der er potentiale for at indhente yderligere effektivitetsgevinster ved i højere grad end i dag at inddrage private erfaringer i den offentlige opgavevaretagelse. Erfaringen viser da også, at OPP ikke fører til samme grad af utilsigtet udvikling i anlægsomkostningerne. Styrken ved denne udbudsmodel er, at eventuelle projektændringer efter kontraktindgåelsen beskrives og prisfastsættes som kontrakttillæg. Derved bliver ændringernes omfang, konsekvenser og prisen herfor synliggjort. Derudover viser erfaringen, at projekterne i højere grad gennemføres til tiden. I den modificerede OPP-model 'køber' bestiller letbanen, umiddelbart efter at OPP-selskabet har anlagt den, og driften har vist sig sikker. Størstedelen af fordelene ved OPP-modellen er bevaret – nemlig risikooverførslen i den risikable anlægs- og ibrugtagningsfase – mens de negative virkninger af finansieringsomkostninger mindskes. Det er samarbejdsorganisationens anbefaling, at man udbyder letbanen som et OPP-projekt, og samarbejdsorganisationen arbejder med at anvende den modificerede OPP-model. Tidligere beregninger har vist, at den modificerede løsning var 6 % og 17 % billigere end hhv. en traditionel offentlig organiseret model og en ren OPP-model.

Det skal sikres, at letbanen i driftsfasen bliver en integreret del af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det kan f.eks. ske ved at knytte letbanen til en virksomhed, der i forvejen driver kollektiv trafik i hovedstadsområdet f.eks. Movia eller DSB. En sådan virksomhed har både den finansielle og mandskabsmæssige kapacitet.

3.2 Finansiering

Det er samarbejdsorganisationens vurdering, at finansieringen af letbanen skal fordeles mellem:

- kommunerne langs letbanen (20%)
- staten (40%)
- trængselsafgifter (40%)

Det er rimeligt, at kommunerne langs Ring 3 skal bidrage til finansieringen af letbanen. Den vil være til gavn for kommunernes egne borgere, ligesom letbanen vil muliggøre udvikling af nedslidte og

udflyttede erhvervsområder og dermed skabe merindtægter som følge af ejendomsskatter mv. Det kommunale bidrag forudsætter, at finansieringen er lånefinansieret.

Det er også rimeligt, at staten skal bidrage til finansieringen. Staten er i forvejen engageret i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. En af svaghederne ved det nuværende kollektive transportsystem i hovedstadsområdet er i dag på tværs af byfingrene. En letbane langs Ring 3 vil være en effektiv løsning på denne udfordring, og den vil have betydning for det samlede transportsystem i hovedstadsområdet. Det vil derfor være en naturlig fortsættelse af statens engagement i det kollektive transportsystem, at staten også engagere sig i letbanen. Endelig forventes det, at staten også er engageret i letbanedrift andre steder i landet f.eks. i Århus.

Det overvejes i øjeblikket at indføre trængselsafgifter rundt om København. Hvis der træffes beslutning om indførelse af trængselsafgifter vil det lægge yderligere pres på infrastrukturen i byerne uden for København. Vil man begrænse utilsigtet byspredning og begrænse transportbehovet, vil der være en fornuftig sammenhæng mellem etablering af letbanen langs Ring 3 og indførelsen af trængselsafgifter. Set i dette lys, vil det være rimeligt, at provenuet fra potentielt kommende trængselsafgifter indgår i finansieringen af letbanen.