

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. oktober 2008
Dok.id
J. nr. 004-u18-647
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. september 2008 stillet mig følgende spørgsmål 1042 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1042:

"Ministeren bedes kommentere materiale fra borgmestrene fra Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk og Glostrup Kommuner om letbane langs Ring 3 udleveret ved deres foretræde i Trafikudvalget den 4. september 2008, jf. TRU alm. del – bilag 508."

Svar:

Jeg har med interesse orienteret mig i materialet fra Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk og Glostrup Kommuner om letbane langs Ring 3, og skal samtidig bemærke, at der er tale om et materiale som mit ministerium ikke har haft mulighed for at kvalitetssikre nærmere, herunder de anførte anlægsoverslag, som tilsyneladende ikke er opgjort efter statens normale metoder med de dertil hørende krav om reserver af en vis størrelsesorden.

For så vidt angår de tidligere beregninger af letbaneprojektet langs Ring 3, gennemført i 2003, har disse resulteret i en intern rente på mindre end 0 pct. De nye beregninger foretaget i september 2008 resulterer i interne renter på mellem 0,9-2,4 pct. afhængig af den valgte linieføring. Resultatet for den samfundsøkonomiske mest fornuftige strækning Lundtofte-Ishøj giver samlet set et negativt samfundsøkonomisk resultat på 2,9 mia. kr. (netto nutidsværdi).

Det fremføres bl.a., at letbanen vil bidrage til at løse trafikproblemerne i hovedstadsområdet og gøre den tværgående kollektive trafik attraktiv for kunderne. Jeg er meget enig i, at den kollektive trafik skal have et markant løft og dermed bidrage til et effektivt transportsystem, som reducerer rejsetiden mellem hjem og arbejde. Etablering af letbane langs Ring 3 kan give brugerne et sådant løft i form af bedre regularitet og større komfort.

Jeg må dog samtidig sige, at jeg endnu ikke har set dokumentation for at letbaner er det eneste, endsige mest omkostningseffektive, middel til at opnå dette mål, jf. også de ovennævnte samfundsøkonomiske beregninger.



Det handler således ikke kun om hvilken infrastruktur man kan opnå, men også hvad det koster, og om de samme resultater kan opnås på en mere omkostningseffektiv måde.

Side 2/2

Jeg har samtidig noteret mig, at letbanens betydning for reduktionerne i CO₂-udslippet synes relativt begrænset.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed