

Efter borgermøde 16. januar 2014 - Spørgsmål og Svar vedrørende letbane langs Ring 3

Emne	Spørgsmål	Svar
Letbane som samfundsinvestering	Vi har et velfungerende kollektivt transportnet i hovedstaden, hvorfor bruge så mange penge på mere kollektiv transport?	<p>1. Kort sagt, fordi det virker: Letbanen er et af midlerne til at nedbringe trængslen og fremme mobiliteten i hovedstadsområdet. Det er vigtigt med en effektiv kollektiv trafik, der går på tværs af S-togs-nettet.</p> <p>2. Velfungerende kollektiv trafik er en forudsætning for Ringbykommunernes byudvikling.</p>
	Ifølge Produktivitetskommissionen er projektet ikke rentabelt, hvorfor bliver det gennemført alligevel?	Når man regner samfundsøkonomi på den her type projekter, så er der mange store trafikprojekter, der ikke kan betale sig. Men metoden tager ikke højde for de gevinster som letbanen medfører i form af øget vækst, flere arbejdspladser og nye borgere.
	Hvor sikre er I på, at budgettet holder?	Så sikre, som man kan blive på nuværende tidspunkt. Det er baseret på en helt konkret vurdering af fx anlægsomkostninger. Derudover er budgettet blevet sammenlignet med budgettet for lignende projekter.
	Hvorfor afsættes der 15 pct. i reserve?	Uforudsete udgifter kan forekomme, når man bygger stort. Derfor har kommunerne praksis for at budgettere med 10 til 15 pct. i reserve. Det gør man fx også ved Letbaneprojektet i Århus.
	Hvordan har man fundet frem til fordelingsnøglen ml. stat, region og kommuner?	Fordelingsnøglen er fundet ved forhandling mellem parterne.
	Betaler alle kommuner samme andel? Hvis ikke, hvordan har man fundet frem til denne fordelingsnøgle?	Nej, det varierer. Fordelingsnøglen er forhandlet på baggrund af: A) befolkningstallet, B) antallet af stationer i hver kommune C) potentiel byvækst.
	Hvorfor etablerer man ikke metro på strækningen?	<p>Parterne har vurderet, at en letbane vil være en god og prismæssigt fornuftig løsning her.</p> <p>Udredningen viser, at det er muligt at etablere en letbane i terræn på Ring 3 og samtidig afvikle biltrafikken. En metro skulle etableres i en tunnel eller på en højbane, og vil forholdsmæssigt være dyrere at anlægge i forhold til det forventede antal passagerer.</p>
	Hvorfor etablerer man ikke S-tog på strækningen?	S-tog ville dels være dyrere at anlægge, og vil som metroen skulle etableres som tunnel eller som højbane på strækningen. En S-bane forudsætter, at der etableres bane ude af niveau ved alle kryds.
Letbane som katalysator for vækst og byudvikling	Hvordan skal letbanen helt konkret skabe vækst i de enkelte kommuner?	<p>Kommunerne får mulighed for at anvende områderne nær de kommende stationer på en ny måde – der kan eksempelvis bygges større kontorbygninger med plads til mange ansatte, og på den måde får vi skabt mange nye arbejdspladser.</p> <p>Derudover viser udenlandske erfaringer, at letbaner tiltrækker private investeringer, fordi mange virksomheder og borgere ønsker at lokalisere sig i nærheden af god kollektiv transport.</p>

	Hvor mange arbejdspladser vurderes det, at letbanen kan generere? Og hvordan?	Det vurderes at der kan skabes op til 20.000 nye arbejdspladser med potentiale på op til 90 – 100.000, hvis planerne for ny by realiseres fuldt ud. Hertil kommer direkte og afledte jobs i anlægsperioden svarende til ca. 7.000 årsværk, og 240 nye permanente jobs, når letbanen kører.
Løn, vilkår og sociale klausuler	Vil kontrakten med entreprenøren indeholde en klausul om lærlingepladser?	Ja. Kontrakten vil indeholde sociale klausuler i forbindelse med anlægsarbejder. Herunder også klausuler om lærlingepladser.
	Vil det være udenlandske entreprenører, der skal stå for anlægget af letbanen?	Kontrakten skal i EU-udbud på grund af størrelsen på arbejderne. Det betyder at såvel udenlandske som danske entreprenører har mulighed for at byde på opgaven.
	Hvordan vil I sikre danske løn- og arbejdsvilkår?	Krav på linje med danske løn- og arbejdsvilkår vil være en del af kontrakten.
Beslutningsprocessen	Hvordan ser beslutningsprocessen ud – hvilke milepæle er der?	Første milepæl er vedtagelse af en projekteringslov. Herefter VVM, som er en redegørelse af, hvordan et anlægsprojekt vil påvirke det omgivende miljø. Det indebærer fx offentlige høringer, hvor borgerne har mulighed for at komme med indsigelser og ændringsforslag til projektet. Derefter skal projektet i udbud. Til sidst vedtages en anlægslov, hvorefter byggeriet kan gå i gang.
	Hvornår skal det endeligt besluttet, om letbanen skal bygges?	Når resultatet af udbuddet er kendt, træffes endelig beslutning om etablering af letbanen og der indgås en bindende kontrakt med entreprenøren. Det vil formentlig være i løbet af 2015.
	Har alle parter mulighed for at stoppe projektet, hvis de ikke er enige?	Parterne forpligter sig i henhold til principaftalen. En enkelt part alene kan ikke stoppe projektet, men er mindretalsbeskyttet. Det betyder, at en sag kan løftes fra bestyrelsen til Interessentskabet, hvor der er krav om enighed mellem interessenterne.
VVM	Hvem er ansvarlig for VVM redegørelsen?	Det er interessentskabet, der vil stå for det praktiske arbejde ifm. VVM-redegørelsen. Region Hovedstaden og kommunalbestyrelserne skal behandle redegørelsen og indstille til, at Transportministeren godkender den.
	Hvornår begynder VVM processen og hvornår begynder byggeriet?	VVM-processen starter i 2014. VVM-processen varer 18 måneder inklusiv to offentlige høringer. Byggeriet kan derfor tidligst starte sidst i 2015/2016.
Ejerskab	Hvem skal eje letbanen, når den er færdig?	Det er interessentskabet Ring 3 Letbane I/S, som ejer letbanen når den er færdig. Interessentskabet er dannet af kommunerne og Regionen, og det vil sige, at de 11 kommuner og Region Hovedstaden vil eje den. Staten vil ikke være ejer.
	Hvad er Metroselskabets rolle?	Metroselskabet er udpeget til at varetage interessentskabets administration og projekt- og kontraktstyring. Metroselskabet er udpeget, fordi de har gode erfaringer med den her type projekter.
	Hvorfor vil staten ikke være del af selskabet, når letbanen går i drift?	Staten har valgt ikke at indgå i driften af letbaner. Det samme gør sig gældende i Aarhus.

Tidshorisont	Hvornår skal letbanen gå i drift?	7-8 år efter vedtagelse af projekteringsloven. Tidligst i 2020.
	Der står i udredningen, at "tidsplanen vurderes at være stram, men under visse forudsætninger vurderes det muligt at fastholde en åbning i 2020" – hvilke forudsætninger er der tale om?	Der er to hovedforudsætninger for overholdelse af tidsplanen: 1. De forberedende arbejder i marken kan påbegyndes, inden kontrakten med entreprenøren er underskrevet. 2. Der er reduceret kapacitet på Ring 3 i anlægsperioden, hvor der vil være omkørsel til lokalveje og motorveje for at afvikle trafikken. Samtidig forudsættes den daglige arbejdstid udvidet, ligesom der forudsættes udført vinterarbejde.
	Hvis man allerede nu vurderer, at det er en stram tidsplan, er det så overhovedet realistisk med en åbning i 2020?	Ja. Hvis beslutningsprocessen forløber som aftalt, og alle milepæle overholdes.
Vibrationer, støj og gener	Hvilke gener kan borgerne forvente som følge af anlægget og driften af en letbane?	Ligesom i alle andre anlægsarbejder vil der være gener ved at anlægge en letbane. Omfanget af gener afdækkes i forbindelse med VVM-processen. Det samme gør effekten af støjreducerende tiltag ved eksempelvis hastighedsnedsættelse. I øvrigt er det forudsat i projektet, at man anvender et moderne, lydsvagt tog.
Linjeføring og stationsplacering	Hvordan er linjeføringen og stationsplaceringen fastlagt?	Linjeføring og stationsplacering er drøftet og fastlagt i de enkelte kommunalbestyrelser i løbet af foråret 2012 under følgende fælles målsætninger: -Letbanen skal fremme den kollektive trafik på tværs af byfingrene -Letbanen skal fremme byudviklingen -Letbanen skal anlægges inden for den fastlagte økonomiske ramme. Derudover besluttede parterne at en række supplerende principper om anvendelse af standardmateriel, størst mulig integration med trafikknudepunkter og en bane (tracé), der så vidt muligt reserveres til letbanen.
Trafik og ekspropriationer	Hvem skal stå for byggeriet?	Parterne danner et interessentskab, der skal være bygherre for letbanen. Det bliver dermed kommunerne og Regionen, som er bygherre for projektet. Metroselskabet varetager dog interessentskabets administration.
	Hvor mange mennesker / bygninger vil blive eksproprieret?	Det er først og fremmest vigtigt at slå fast, at det er Ekspropriationskommissionen, der konkret vil afgøre, om man skal eksproprieres og afgør størrelsen på erstatninger. Man kender ikke det nøjagtige omfang af ekspropriationer på nuværende tidspunkt. Det forudsætter et projekt, der er udarbejdet på grundlag af loven. Omfanget af ekspropriationer forventes afklaret ca. 1 år efter, at en anlægslov er vedtaget, dvs. formentlig i 2015/2016.

	Er der lagt penge i budgettet til at kompensere de mange mennesker, der nu skal genhuses privat eller i forretningsøjemed?	I projektet er det tilstræbt at begrænse omfanget af ekspropriationer mest muligt. Erstatninger er medregnet i budgettet. Det er dog Ekspropriationskommissionen og ikke det kommende interessentskab, der afgør størrelsen på erstatninger.
	Hvorfor skal vi vente så længe i uvidenhed – hvorfor kan kommunen ikke ekspropriere?	Ekspropriation foregår altid via en kommission, der bliver nedsat på baggrund af et konkret projekt. Ekspropriation i så omfattende et projekt skal ske på ensartede vilkår i alle kommunerne, og derfor er det ikke op til hver enkelt kommune. Med projekteringsloven bliver der mulighed for i særlige tilfælde at overtage ejendomme, som alligevel står overfor ekspropriation. Transportministeriet vil oplyse husejere herom, når projekteringsloven er vedtaget.
	Er letbanen besluttet?	Regeringen, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune Høje-Taastrup Kommune og Ishøj Kommune har indgået en principaftale om en letbane langs Ring 3. Folketinget behandler i øjeblikket en projekteringslov. Dernæst er det op til Folketinget på baggrund af VVM-redegørelsen at vedtage en anlægslov.
Lokale forhold	Hvor mange stationer bliver der i Glostrup?	Der bliver 5 stationer i Glostrup.
	Hvor kommer stationerne til at ligge?	Letbanen får stop ved: <ul style="list-style-type: none"> - Slotsherrensvej - Ejbydalsvej - Hersted Industripark - Glostrup Hospital - Glostrup Station
	Kommer letbanen til at køre i midten af vejen?	Letbanen kommer til at køre i den østlige side af Ring 3 fra Slotsherrensvej til Hersted Industripark, herefter skifter letbanen til den vestlige side for derved at betjene bl.a. Glostrup Hospital bedst muligt.
	Skulle letbanen ikke også have haft en særskilt bane til Brøndby?	Letbaneprojektet er delt op i etaper. Første etape er fra Lyngby til Ishøj, og det har vi fundet finansiering til nu. Vi arbejder stadig for at få en etape 2 til Brøndby og videre til Avedøre Holme.
	Du har lovet at købe Nordre Ringvej 1-5, hvornår sker det?	Kommunalbestyrelsen har desværre ikke mulighed for at opkøbe ejendomme i forbindelse med letbaneprojektet. Vi må derfor afvente ekspropriationskommissionen. Opkøb af ejendommene vil være begunstigelse af enkeltpersoner og det vil være i strid med kommunalfuldmagten.

	Jeg bor på Malervangen, vil jeg stadig have udgang fra min have til Nordre Ringvej, når letbanen kommer?	Der kommer forto og cykelsti på Nordre Ringvej mellem letbanen og haverne på Malervangen, så der vil fortsat være adgang. De ejendomme, som har vejadgang til Nordre Ringvej, vil dog fremover kun få vejadgang via Malervangen.
	Jeg bor på Ejby Mosevej 30 (Harry Steffensen), hvorfor må jeg ikke byudvikle mit areal, når I hele tiden snakker om alle de gode muligheder for byudvikling, som letbanen medfører?	Lovgrundlaget har ikke tidligere givet mulighed for, at din ejendom kunne byudvikles, men det er ændret nu, så du er velkommen til at kontakte os for en dialog omkring det.
	Jeg bor (Søndre/Nordre Ringvej, Malervangen, Sydvestvej), bliver mit hus revet ned?	Som projektet ser ud nu forventer vi, at der vil være huse i krydset ml. Ringvejen og Hovedvejen, der skal eksproprieres. Beslutninger om ekspropriation afventer en ekspropriationskommission.
	Jeg bor på den sydligste del af Bryggergårdsvej/Sydvestvej og har hørt at jeg får en rampe med letbanen i baghaven?	Letbanen skal føres ned fra Søndre Ringvej til Sydvestvej, og derfor vil der komme en rampe. Jeg vil ikke gå ind i de tekniske detaljer nu, men du er velkommen til at kontakte os.
	(Malervangen, Bryggergårdsvej, Sydvestvej) Hvad med indbliksgener? Letbanen kommer til at køre meget tæt forbi mit hus og ofte, skal folk glo ind i min stue eller kommer jeg til at glo ud på et grimt støjværn?	Der er ikke afsat midler til støjværn på nuværende tidspunkt, fordi letbanen vil larme mindre end bilerne gør i dag. Mht. indbliksgener vil letbanen køre i niveau med busserne, som der bliver færre af.
	Jeg har langt på arbejde og kører i bil, hvordan skal jeg komme gennem Glostrup, når letbanen forringer forholdene for os i bil?	Vi prioriterer letbanen højt, men der er forsat plads til biler. Der kan forekomme længere ventetid ved nogle kryds, men der skulle jo også gerne komme færre biler i og med at letbanen flytter passagerer fra bil til letbane. Derudover skal køresporene gøres smallere for at gøre plads til letbanen, og det betyder, at hastigheden skal sættes ned.
	Hvad sker der med busserne?	Bus 300S kører samme strækning som letbanen, og bliver derfor erstattet af letbanen. Bus 500S bibeholdes. Senere i projektet skal vi se på de lokale bussers ruter.
	Vi er rigtig mange, der bliver berørt af letbanen, hvorfor har I ikke informeret før?	Vi har arbejdet for en letbane i mange år, og har løbende informeret om projektets fremskridt. Vi har informeret så meget vi kunne, men der er mange ting, der skal falde på plads, og oplysninger om forhold, der ændrer sig, kan skabe forvirring.
	Bliver jeg kompenseret for de gener, som anlægsprojektet giver?	En ekspropriationskommission vil fastsætte størrelsen af erstatningen for de ejendomme, der skal helt eller delvist eksproprieres.

	Vil letbanen larme mere end trafikken på Ring 3 i dag?	Letbanen bliver et moderne lydsvagt tog, og vil derfor ikke larme særligt meget. Samtidig forventer vi, at hastigheden for bilerne på Ring 3 skal sættes ned, og det betyder mindre støj.
	Hvor længe vil anlægsperioden vare her i Glostrup?	Anlægsperioden forventes at starte i 2016. Det er en lang strækning, der skal anlægges, og præcis hvornår Glostrup bliver berørt, kan jeg desværre ikke sige på nuværende tidspunkt.
	Vil det i anlægsperioden støjede lige så meget som man hører med Metrobyggeriet?	Metroen skal graves ned, og det giver værre støjgener end ved anlæg af en letbane.