



By- og Landskabsudvalget

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 04.09.2014

Punkt 2.

Aalborg Letbane/Bus Rapid Transit (BRT), fase 2-vurdering. Opsamling på fordebat.

2014-6890.

By- og Landskabsforvaltningen og Sundheds- og Kulturforvaltningen indstiller, at Byrådet godkender

- at der etableres en letbane i Aalborg,
- at tracéet strækker sig fra Mølholm i vest til Aalborg Universitetshospital i øst,
- at der udarbejdes forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering,
- at henvendelser fra fordebatten indarbejdes som foreslået i nedenstående,
- at udredningsrapporten sendes til Staten med ønske om medfinansiering.

Sagsbeskrivelse

Fordebat

By- og Landskabsudvalgets møde 6. marts 2014 (pkt. 9)

Magistratens møde 17. marts 2014 (pkt. 5)

Byrådets møde 24. marts 2014 (pkt. 3)

Fordebat afholdt i perioden 2. april 2014 til og med 30. april 2014.

Kommunen modtog 18 henvendelser med ideer og forslag til det forestående planarbejde fra:

1. Knud Jensen
2. Anders Wested, Venøvej 10, 9400 Nørresundby
3. Torben Pedersen, Hørsholmvej 8, 9270 Klarup
4. Poul Jensen, Kobbelhøjvej 20, 9260 Gistrup
5. Søren Steen Andersen, Kvædevej 19, 9000 Aalborg
6. Torben Leenhardt Andersen, Søndervang 36, 9530 Støvring
7. Finn Larsen, Gudumlund
8. Jørgen Lundberg, Thyboevej 2, 9000 Aalborg
9. Ejlerlaug Hørsholmvej v/formand Vagn V. Andersen, Hørsholmvej 62, 9270 Klarup
10. Henrik S. Jørgensen
11. Hans Jakobsen, Poseidonvej 33, 9210 Aalborg SØ
12. AAU og Bygningsstyrelsen v/Sue-Ling Choong Knudsen, Bygningsstyrelsen, Carl Jacobsens Vej 39, 2500 Valby
13. Louise Hede



By- og Landskabsudvalget

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 04.09.2014

14. Gunnar Rasmus Valbjørn Nielsen, Platanvej 20, 9000 Aalborg
15. Viva Bolig v/driftleder Jan Kristensen, Vesterbro 23, 9000 Aalborg
16. Erik Worm, Klostermarken 11, 9000 Aalborg
17. Afdelingsbestyrelsen Vivabolig afd. 1 v/Lone Corfixen, Bornholmegade 78, st. th., 9000 Aalborg
18. Sonja Martens og Hans Borch Christiansen, Boulevarden 14, 9000 Aalborg

Besvarelsene på henvendelserne fremgår af vedlagte bilag.

Henvendelserne giver anledning til, at VVM-redegørelsen udvides til at omfatte:

- Navngivningen af stoppesteder genovervejes (henvendelse nr. 2 og 13).
- Behandling af mulighederne for at etablere byggepladser i smalle gaderum for letbane (henvendelse nr. 16).

De øvrige forslag giver ikke anledning til fornyet eller uddybet overvejelse. Forslagene er belyst i forarbejdet eller indgår i det opstillede indhold i VVM-redegørelsen eller udestår til en senere fase som fx projekteringen.

Projektet er justeret i forhold til foranalysen, så der etableres stoppested ved Norden i Mølholm og stoppestedet ved Psykiatrien i øst udgår, så Ny Aalborg Universitetshospitals hovedindgang bliver endestation.

Udredningsrapporten belyser en mulig etapeopdeling eller forkortelser af letbanetracéet. VVM-redegørelsen kan rumme disse muligheder. Endvidere anviser udredningsrapporten forskellige besparelsesmuligheder.

Udredningsrapport

Transportministeriet, Region Nordjylland, Nordjyllands Trafikselskab og Aalborg Kommune har udarbejdet en udredningsrapport på fase 2 niveau af et højklasset kollektiv trafiksystem enten som letbane eller BRT (BusRapidTransit). Udredningsrapporten er en opfølgning på foranalysen som blev færdiggjort i juni 2013 og arbejdet fortsætter med den igangværende VVM-undersøgelse, der færdiggøres som forslag i efteråret 2015.

Første etape strækker sig fra området i Aalborg Øst med det nye Universitetshospital, igennem Midtbyen til Mølholm i Vestbyen. Udredningsrapporten er udarbejdet på et detaljeringniveau, der dækker kravene til en fase 2-undersøgelse i henhold til Transportministeriets ”Ny anlægsbudgettering”.

En forudsætning for Statens medfinansiering af VVM-undersøgelsen er, at både letbane- og BRT-løsningen medtages som ligeværdige alternativer i udredningsrapporten. Herefter kan Byrådet vælge alene at arbejde videre med én af de to løsningsmuligheder.



By- og Landskabsudvalget

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 04.09.2014

Økonomiske nøgletal for de to løsninger

Anlægsoverslag

	Letbane	BRT
Tracé	455	58
Perroner	80	80
Sidearealer	207	172
Ledningsomlægninger	49	49
Erstatninger	70	70
Særlige konstruktioner	8	5
Arbejdsplads	56	26
Anlægsoverslag	1.331	650
Ankerbudget (+10%)	1.464	715
Samlet projektbevilling (+30%)	1.730	846

Anlægsudgifter for etape 1 som letbane og BRT opgjort i mio. kr. i 2013-prisniveau, ekskl. moms.

Driftsrelaterede anlæg

	Letbane	BRT
Depot/KVC (+10%)	*335	59
Materiel (+10%)	360	99
Sum (+10%)	696	158

Ankerbudget for driftsrelaterede anlægsudgifter for etape 1. i mio. kr. i 2013-prisniveau, ekskl. moms.*Klimasikring udformet som dige.

Kommunikation

	Letbane	BRT
Depot/KVC	14	7

Udgifter der relaterer sig til kommunikation, herunder i anlægsfasen, i mio. kr. i 2013-prisniveau, ekskl. moms.

Drifts og vedligeholdelsesudgifter

	Letbane	BRT
Køreplantimer pr. år	50.600	50.600



By- og Landskabsudvalget

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 04.09.2014

Drift og vedligehold af materiel og depot, mio. DKK pr. år	79	41
Drift og vedligehold af sporanlæg mio. DKK pr. år	5	1
Drift og vedligehold af kørestrøm, mio. DKK pr. år	2	-
Samlede omkostninger, mio. DKK pr. år	86	42

Årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter for etape 1 som letbane og BRT i 2025 opgjort i mio. kr. i 2013-prisniveau. Udgifterne er ekskl. forrentning og afskrivning af letbanetog og depot

	Letbane	BRT
Samlet driftsresultat, mio. DKK pr. år	+10	+45

Ændringer i det årlige nettodriftsresultat for den kollektive trafik i Aalborg i 2025 som følge af etablering af etape 1 som letbane og BRT opgjort i mio. kr. i 2013-prisniveau. Udgifterne er ekskl. forrentning og afskrivning af letbanetog og depot.

Samfundsøkonomi

Den samfundsøkonomiske analyse som Staten stiller krav om, indeholder ud over anlæg og drift en række gevinster og omkostninger som:

- Tidsgevinster/-tab
- Kørselsomkostninger
- Luftforurening/klimapåvirkning
- Vejslid
- Arbejdsudbudsforvridning
- Afgiftskorrekationer.

Nutidsværdi 2014-prisniveau	Letbane mio. kr.	BRT mio. kr.
Anlægsomkostninger:	-1.830	-1.069
Anlægsomkostninger Restværdi	378	-258
Sparede reinvesteringer (ledning)	226	191
Depot og materiel*	-712	222
Anlægsomkostninger, i alt	-1.938	-915
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-3.376	-1.401
Intern rente	Neg.	Neg.
Intern rente uden tidstab og omkørsel for vejtrafik	+1 %	+4 %

*Depot etableret med klimasikring i form af terrænhavning (62 mio. kr. mere end digeløsningen)



By- og Landskabsudvalget

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 04.09.2014

Kommunal finansiering

Kommunal andel af anlæg, (53%)	Letbane mio. kr.	BRT mio. kr
Tracé, perroner osv.	705	345
Rullende materiel samt depot og kontrol og vedligeholdelsescenter	*633	144
Kommunikationsarbejde	14	7
I alt	1.352	496

*Eksklusiv 30% korrektionsreserve på anlæg og 10% korrektionsreserve på driftsrelaterede anlæg.

**Depot etableres med klimabeskyttelse i form af dige, frem for generel terrænregulering.

Drift	Letbane mio. kr.	BRT mio. kr
Samlet driftsresultat pr. år	+10	+45

Udenfor den beskrevne anlægsøkonomi indgår ledningsomlægninger for ledningsejerne på 278 mio. kr. samt ikke beskrevne omkostninger til etablering af parkeringsanlæg.

Hvis staten som i de øvrige danske letbaneprojekter finansierer 47% af tracé, perroner osv. ser finansieringsbehovet ud som nedenfor. I Odense bidrager Region Syddanmark med 100 mio. kr. til anlægsbudgettet. Aalborg Kommune og Region Nordjylland drøfter muligheden for, at Regionen bidrager til enten anlægget eller driften af letbanen, men et regionalt tilskud indgår ikke herunder:

Kommunalt lånebehov, anlæg	Letbane mio. kr.	BRT mio. kr
Selvfinansiering (15%)	203	74
Lånefinansiering (85%)	1.149	422
Renter og afdrag, fastforrentet 40-årigt lån)**	42	17

*Eksklusiv 30 % korrektionsreserve på anlæg og 10% korrektionsreserve på driftsrelaterede anlæg.

** Eksklusiv lånoptagelse til finansiering af renteudgift til byggekredit. Lånet har fast rente i 20 år. Derefter refinansiering. Der er indregnet nuværende renteniveau. Lånoptagelse forudsætter Økonomi- og Indenrigsministeriets dispensation.

Ekstra effekter for højklasset kollektiv trafik

En række effekter er meget vanskelige at værdisætte, selvom de kan have stor samfundsøkonomisk betydning. Det er faktorer som:

- Attraktivt byliv
- Barriereeffekt



By- og Landskabsudvalget

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 04.09.2014

- Støj
- Trafikulykker
- Gener i anlægsperioden
- Ændret trængselsniveau i bus og tog.

Når fx Bergen i Norge siger, at de har investeret 2 mia. kr. i en letbane og har fået investeringer langs tracéet for 26 mia. kr., er det en effekt, der ikke kan indregnes på forhånd, ligesom det er umuligt at godtgøre, at de mange investeringer alene er affødt af letbanen.

[KS Rapport Aalborg Letbane-BRT fase2](#)
[Letbane/BRT Ideer og forslag incl. besvarelser](#)
[Udredningsrapport for Aalborg Letbane/BRT](#)

Beslutning:

Anbefales.

Cæcilie Andersen, Nuuradiin S. Hussein, Anna Kirsten Olesen var fraværende.



By- og Landskabsudvalget

Udskrift af beslutningsprotokollen

Mødet den 04.09.2014