



Derfor skal hovedstaden have en letbane



- Frem mod 2030 vil **befolkningstallet** i hovedstaden stige med **200.000** borgere.

- Trafikanter bruger **9 mio. timer** på at sidde i kø. Det koster samfundet **2 mia. kr.** årligt.



- I 2025 vil køtiden være fordoblet til **18 mio. timer** og samfundsudgiften til **4 mia. kr.** årligt.

Derfor anbefalede **Trængselskommissionen** i 2013, at der bygges **letbaner** for at mindske trængslen.

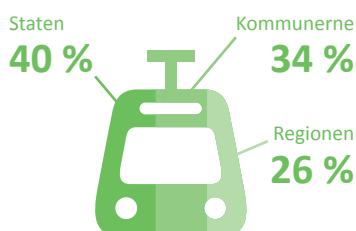
Nem, hurtig, miljøvenlig og tilgængelig



- Letbanen er **hurtig, støjsvag og miljøvenlig**. Den har indgang i gadehøjde og er derfor **tilgængelig** for gangbesværede, kørestolsbrugere, barnevogne, og cykler.
- Med letbanen bliver det **nemmere at komme på tværs** af hovedstaden til **arbejde**, fritid, kultur og natur. Det bliver nemmere for studerende at komme til **DTU** i Lyngby og de store erhvervsuddannelser i Glostrup, Albertslund og Ishøj, og nemmere for patienter og pårørende at komme til de store **hospitaller** i Herlev og Glostrup.
- Letbanen **forbinder S-tognet** og regionaltogslinjer med skinner, så man ikke skal indover København for at komme på tværs af hovedstaden.
- Letbanen skaber **investeringer for milliarder** i kommunerne langs Ring 3. Det giver penge i kommunekasserne, som igen kan bruges til at **sikre velfærd og byudvikling** i fremtiden.

Hvad koster letbanen?

- Letbanen **koster 5,1 mia. kr.** inkl. togsæt og udstyr. Derudover er der afsat 1,1 mia. kr. til uforudsete udgifter.
- Staten betaler **40 pct.** af byggeriet, Region Hovedstaden **26 pct.** og de 11 ejerkommuner **34 pct.**
- Når letbanen er færdig, overdrages den til Region Hovedstaden og ejerkommunerne, som herefter betaler og driver letbanen.
- Udgifterne til at flytte ledninger i forbindelse med byggeriet betales som i alle vejprojekter af ledningsejerne.



Movia vil have en letbane



=



- Ifølge busselskabet **Movia** vil en buslinje ikke kunne håndtere den mængde passagerer, som der er behov for på strækningen.
- Et enkelt af letbanens togsæt får plads til **200-230 passagerer**. Det svarer til cirka fire bybusser.
- FDM** mener, at der er brug for mere kollektiv trafik for at **skabe plads** til bilerne på vejene.



Flere passagerer end kystbanen

- Et forsigtigt skøn er, at letbanen får **13-14 mio. passagerer** årligt mod Kystbanens cirka 10 mio. passagerer årligt.
- Til sammenligning forventede Bergen Bybane 26.000 passagerer ved åbningen i 2010. Nye tal viser, at bybanen får 33.000 eller 27 pct. flere passagerer end forventet i 2017.

Om Hovedstadens Letbane

- Hovedstadens Letbane bliver **28 km** lang, får **29 stationer** og kører fra Ishøj i syd, langs Ring 3, til Lyngby og DTU i nord.
- På størstedelen af strækningen kommer den til at **køre i eget spor**, afskærmet fra den øvrige trafik – i siden eller midten af vejen. Enkelte steder, fx i kryds, vil den køre sammen med anden trafik.
- Letbanen vil køre **hvert 5. minut** i dagtimerne og hvert 10. minut om aftenen og i weekenden.
- Letbanen bygges i **samarbejde** mellem staten, Region Hovedstaden og de 11 ejerkommuner: Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Vallensbæk, Brøndby, Hvidovre, Høje-Taastrup og Ishøj.
- Første spadestik forventes taget i 2018 og letbanen forventes **færdig i 2024**.

