



Til: KMU 6.9 2022

BY, ERHVERV OG MILJØ

Kopi til:

Dato: 7. juli 2022

Tlf. dir.: 4175 0128

E-mail: twe@balk.dk

Kontakt: Tina Wexøe Ertbjerg

Sagsid: 13.05.16-G00-4-20

BRT baggrundsnotat



BRT er højklassede bussystemer med højt serviceniveau og hyppige afgange. BRT kører som udgangspunkt i egne vognbaner med signalprioritering i lyskryds og dermed høj rejsehastighed og pålidelighed. Stoppestederne på BRT-linjer har karakter af stationer med niveaufri ind- og udstigning, og BRT-busserne vil være eldrevne ledbusser med høj passagerkomfort. BRT er dermed et højklasset kollektivt transportsystem, der kan tiltrække – og transportere – væsentligt flere passagerer end ordinære buslinjer. BRT er udbredt mange steder i såvel Europa som den øvrige verden. Den første danske BRT (Plusbus) åbner i Aalborg i 2023.

De foreslåede BRT-linjer forbinder hovedstadens byfingre med mulighed for gode skiftemuligheder til S-tog, regionaltog og letbane. Det samlede løft i den kollektive transport vil flytte rejsende fra biler til kollektiv transport. Dette vil mindske stigningen i

trængslen, og sammen med emissionsfri drift reducere CO₂-udledning, støj og lokal luftforurening. BRT i egne vognbaner tager plads i byrummet. Det kræver derfor omhyggelighed i planlægningen for at sikre, at BRT ikke fører til u hensigtsmæssig reduktion i mobiliteten for øvrige trafikanter. BRT-stationer skal planlægges, så der sikres gode forhold for gående, cyklister og lette adgangsveje mellem BRT og øvrig kollektiv transport (tog og bus).

BRT-linjerne styrker den kollektive trafikbetjening af en række store erhvervs- og beboelsesområder, der ikke i dag har højklasset kollektiv transport. Hermed understøttes de lokale byudviklingsmulighederne og virksomhedernes mulighed for at tiltrække arbejdskraft. BRT vil også styrke mobiliteten for den store gruppe af borgere, der ikke har adgang til bil, ligesom det sammen med den kommunale byudvikling kan styrke lokalmiljøerne og trygheden på og omkring de kommende BRT-stationer.

Anlæg af BRT er hurtigere at anlægge og væsentlig billigere end skinnebårne systemer. Til gengæld har BRT ikke den samme passagerkapacitet som letbane eller S-tog. BRT indebærer dog en ikke uvæsentlig anlægsudgift, hvorfor systemet skal anvendes på strækninger med et vist passagerunderlag. Det er der taget hensyn til ved udpegningen af BRT-strækninger.

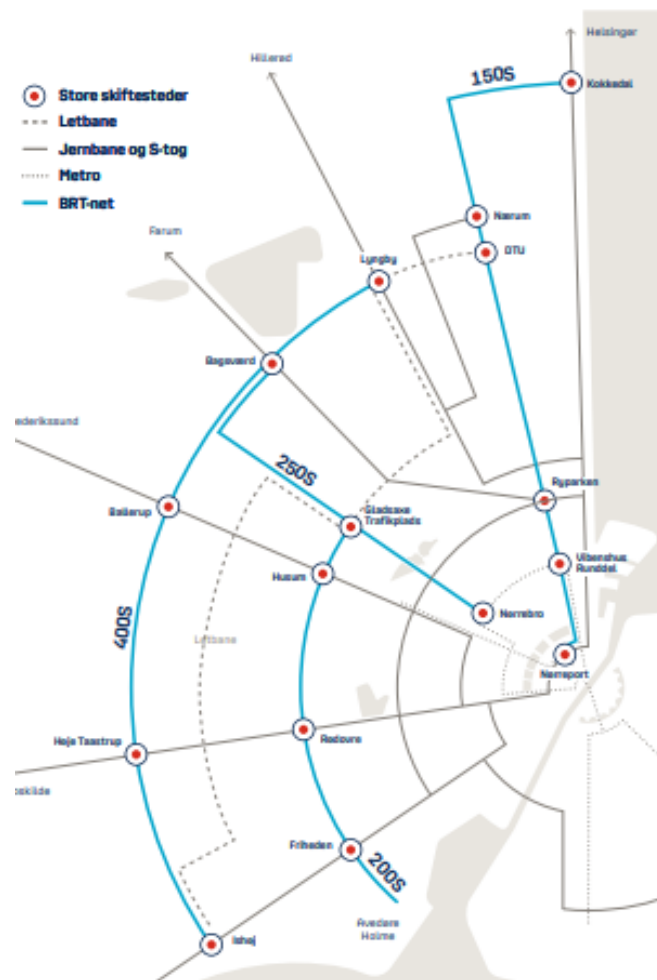
Forarbejder

I Movias lovpligtige mobilitetsplan fra 2020 indgår et net med fire mulige BRT-linjer i hovedstadsområdet, jf. figuren til højre, hvor 200S og 400S indgår. Movias mobilitetsplan 2020 er udarbejdet i samarbejde og med høring af alle kommuner og regioner på Sjælland.

I samarbejde mellem beliggenhedskommunerne, Region Hovedstaden og Movia er gennemført mulighedsstudier, der screener de trafikale og økonomiske effekter af BRT-linjerne.

I den statslige Fingerplan 2019 blev åbnet for et forsøg med stationsnærhed ved BRT-stationer. Hvidovre, Rødovre, Ballerup, Høje-Taastrup og Gladsaxe kommuner har af indenrigs- og boligministeren og transportministeren fået betinget tilsagn om at kunne planlægge for større, brugsintensivt byggeri omkring indtil seks stationer på 200S og 400S. Betingelsen er, at de påtænkte BRT-linjer besluttes og realiseres.

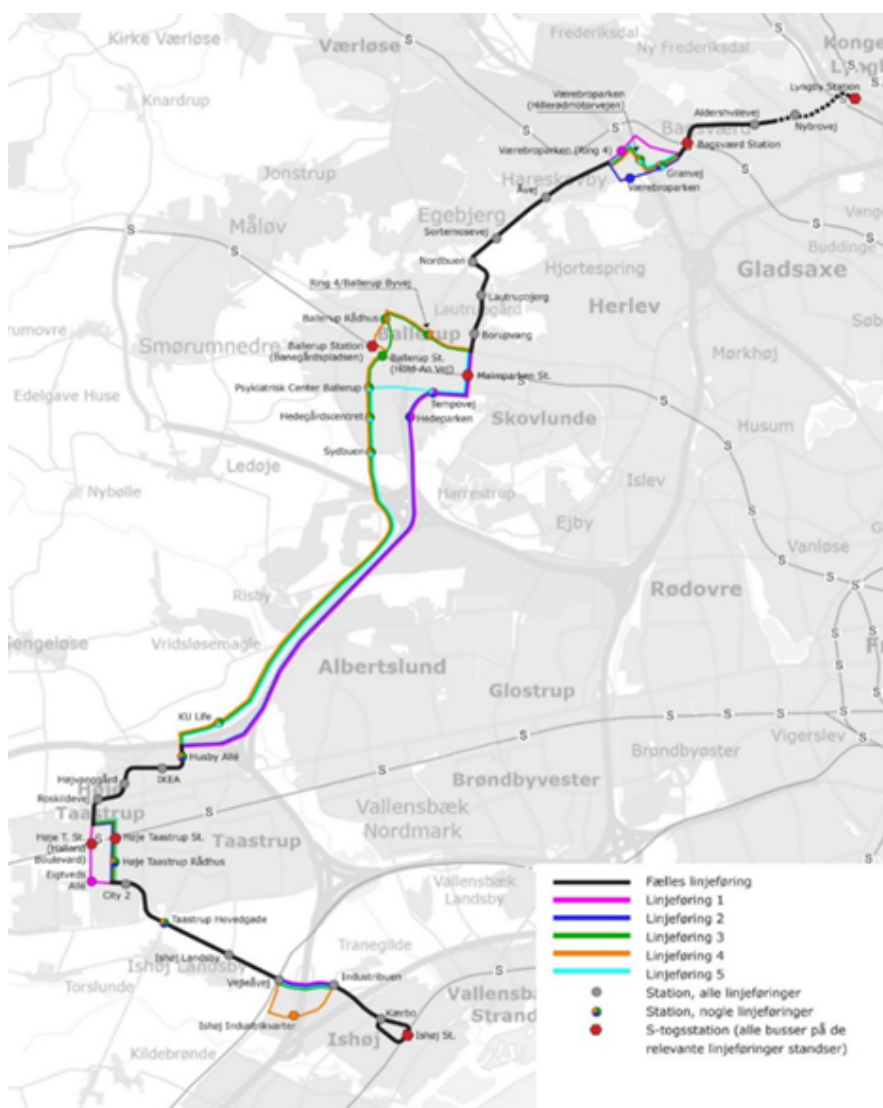
I juni 2021 indgik et bredt flertal i Folketinget aftale om en infrastrukturplan. I planen indgår statslig medfinansiering af indtil halvdelen af etablering af 200S med op til 525 mio. kr. og tilsvarende på linje 400S med op til 950 mio. kr. Desuden vil staten udføre og finansiere de nødvendige VVM-undersøgelser.



BRT i Ring 4

BRT-linjen i Ring 4 strækker sig fra Ishøj St. til Høje Taastrup Station og videre ad Ring 4 gennem Lautrup til Bagsværd St. med mulighed for fortsættelse til Lyngby St.

Vejdirektoratet og Movia har udarbejdet en forberedende analyse til brug for den kommende VVM-analyse af BRT i Ring 4-korridoren. Analysen er udarbejdet for og finansieret af de involverede kommuner, Region Hovedstaden, Movia og Transportministeriet. I analysen gennemgås fem mulige linjeføringer – jf. kortet. De opstillede linjeføringer er mulige og bygbare, og linjeføringerne understøtter stationsnær byudvikling.



I Ballerup Kommune er der skitseret løsninger, som alle betjener Lautrup Erhvervskvarter, og som enten føres forbi Ballerup st. eller Malmparken st. Der er i den forberedende analyse opstillet fordele og ulemper ved de enkelte linjeføringsvalg, som vil skulle analyseres mere detaljeret i den kommende VVM-undersøgelse.

Den forberedende analyse bekræfter, at BRT kan styrke den kollektive trafik i Ring 4-korridoren inden for en anlægsøkonomisk ramme på 1,9 til 2,2 mia. kr., afhængigt af den valgte linjeføring. Rejsetiden reduceres betragteligt og passagertallet på strækningen vil stige med 20-30 pct. Det giver en mere effektiv udnyttelse af busmateriellet samt flere billetindtægter og dermed en forbedret driftsøkonomi.

Den samlede samfundsøkonomiske forrentning er på 1,8 – 2,7 pct., afhængig af linjeføringen. Godt halvdelen af stigningen i det samlede passagertal i den kollektive transport, som følger af BRT-linjen, ville ellers have valgt bilen. Analysen er vedlagt som bilag.

Næste skridt i arbejdet er udarbejdelse af en VVM for BRT i Ring 4. Staten, regionen og beliggenhedskommunerne har udarbejdet udkast til kommissorium, som er vedlagt.

Formålet med VVM'en er, at tilvejebringe et beslutningsgrundlag om BRT i Ring 4, ikke at beslutte, om projektet skal gennemføres. VVM'en skal konkretisere projektet ved at detaljere indhold og udformning, herunder udvælgelse af linjeføringer, tracé, stationer, betjening, og derefter analysere konsekvenserne, når det gælder trafik, miljø, arealer og økonomi mv.

Resultatet af VVM-processen er et retvisende beslutningsgrundlag til brug for kommuner og stat til at træffe beslutning om at igangsætte anlæg af BRT i Ring 4 eller ej.

Projektet planlægges gennemført i et tæt samarbejde mellem parterne med en fælles styregruppe. Vejdirektoratet er formand for styregruppen og kommunerne udpeger næstformanden. Kommuner og region vil blive informeret om de foreløbige konklusioner forud for den offentlige høring.

Den forventede tidsplan er:

- Senest 1. oktober 2022: Godkendelse af kommissorium for projektet og igangsættelse af rådgiverudbud.
- Vinter 2022/2023: VVM-undersøgelsen indledes med en offentlig idé- og forslagsfase.
- Ultimo 2022: Afklaring af lokale parterers anlægs- og lånerammer samt anlægsrisiko.
- Primo 2024: Offentlig høring af VVM-undersøgelsen, herunder afholdelse af borgermøder.
- Medio 2024: Endelig VVM-rapport offentliggøres.
- 2024: Politisk afklaring, beslutning og forhandling om anlæg af BRT-linje, herunder afklaring af fordeling af lokal finansiering, organisering mv.

Under forudsætning om beslutning om anlæg af BRT

- 2025-2030: Projektering og anlæg af BRT

Nyttige links:

[Movias konceptvideo om BRT](#)

[Mulighedsstudie af BRT på linje 400S Ishøj-Lyngby](#)

[Ansøgning om stationsnærhed ved BRT-stationer langs 400S](#)