



BALLERUP
KOMMUNE

BRT i 04

kommissorium for VVM, analyserapport mm



Movias konceptvideo om BRT i O4 (1.42)



BRT er et højklasset busbaseret transportsystem, der er kendetegnet ved:

1

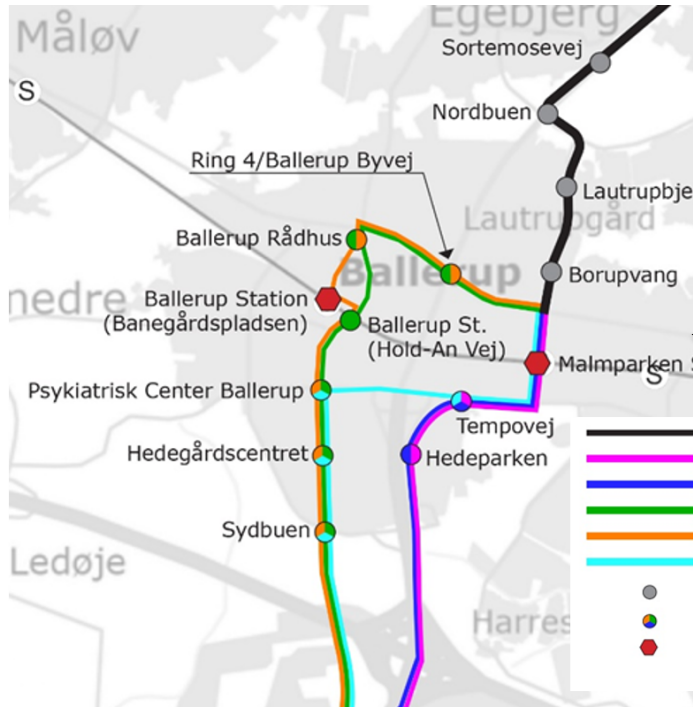
Eget tracé og signalprioritering
hvor kørsel i egne busbaner adskilt fra den øvrige trafik sikrer kort rejsetid, god fremkommelighed og ingen forsinkelser

2

Attraktivt serviceniveau med komfortabelt materiel og høj frekvens hele døgnet
med kapacitet til at transportere 2.500 passagerer i timen med miljøvenlige elbusser

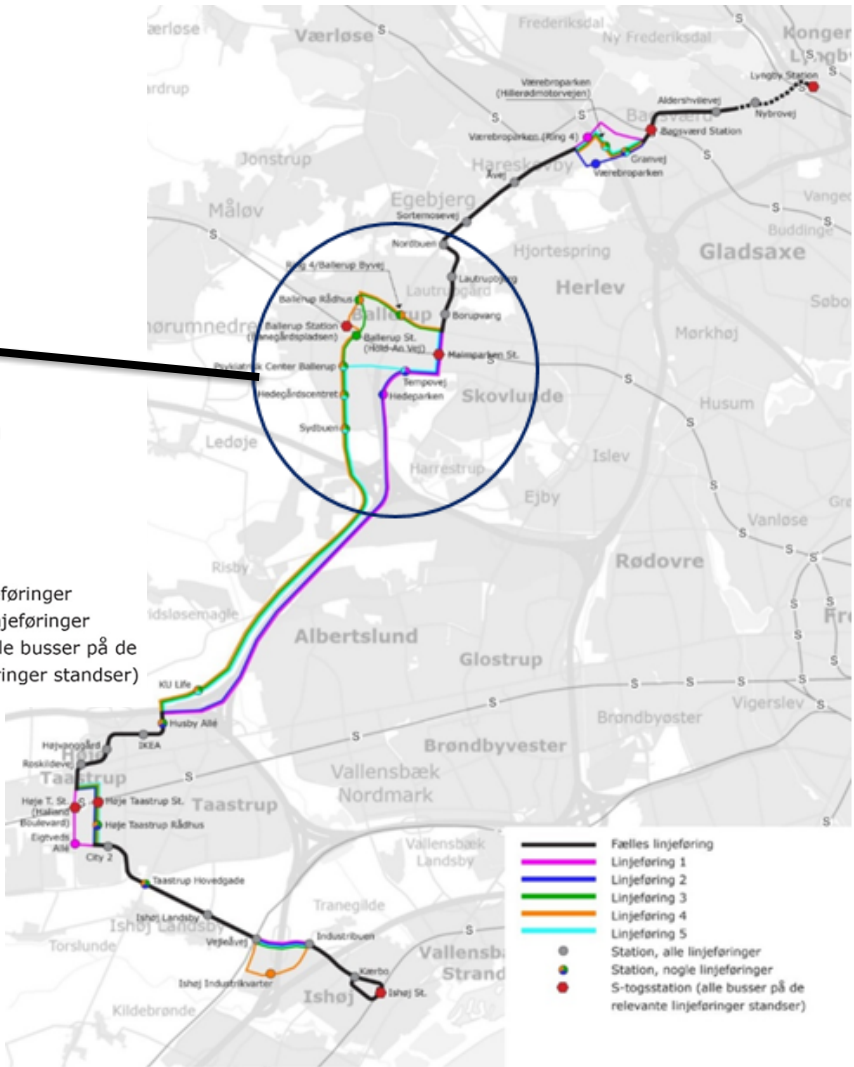
3

Høj standard for stationer
der giver gode venteforhold og højt serviceniveau med fokus på komfort, indretning, cykelparkering ved stationerne og integration med det omkringliggende byrum.



- Fælles linjeføring
- Linjeføring 1
- Linjeføring 2
- Linjeføring 3
- Linjeføring 4
- Linjeføring 5
- Station, alle linjeføringer
- Station, nogle linjeføringer
- S-togsstation (alle busser på de relevante linjeføringer standser)

Ballerup st. > < Malmparken st.



- Fælles linjeføring
- Linjeføring 1
- Linjeføring 2
- Linjeføring 3
- Linjeføring 4
- Linjeføring 5
- Station, alle linjeføringer
- Station, nogle linjeføringer
- S-togsstation (alle busser på de relevante linjeføringer standser)

Analyser viser et stort potentiale for BRT i Ring 4

- BRT i Ring 4 reducerer rejsetiden, forbedrer pålideligheden og øger antallet af kollektive rejsende
- Ca. halvdelen af de nye passagerer i Ring 4 ville ellers have taget bilen
- BRT'en understøtter byudvikling med mulighed for stationsnærhed i Bagsværd Erhvervs kvarter, Laustrup og Høje Taastrup Nord
- BRT'en har en relativt god samfundsøkonomi og giver driftsøkonomiske besparelser

Kilde: "Forberedende analyse af BRT i Ring 4", 2022



Nøgletal	BRT i Ring 4
Reduktion i køretid mellem Ishøj og Lyngby (ift. i dag)	20% - 30%
Effekt på antallet af ture med kollektiv trafik	+2,7t – 3,0t
Daglige påstigere i BRT i Ring 4	16t - 17t
Anlægsomkostninger (mia. kr.)	1,9 – 2,2
Intern rente	1,8% - 2,7%

- Formålet med VVM'en er:
 - at tilvejebringe **et beslutningsgrundlag** om BRT i Ring 4, ikke at beslutte, om projektet skal gennemføres.
 - **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
- **Kommissoriet** skal tiltrædes af beliggenhedskommunerne og Region Hovedstaden inden 1. oktober 2022.



- Beliggenhedskommunerne langs 200S og 400S, Region Hovedstaden og Transportministeriet har udarbejdet et forståelsespapir.
- Inden udgangen af 2022 skal der ske en afklaring om finansiering af evt. BRT-anlæg.
- Beliggenhedskommunerne har stillet som forudsætning at kommunal medfinansiering af evt. anlæg skal ske uden for det kommunale anlægsloft og skal kunne lånefinansieres.
- Med forbehold for politisk godkendelse af forligskredsen bag Infrastrukturaftalen er der opnået enighed om tidsplaner og det afklarende arbejde, der skal igangsættes om rammebetingelserne.

- **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 parteres 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

Center for By og Miljø indstiller, at

- Den forberedende undersøgelse af en BRT i Ring 4-korridoren tages til efterretning, og at
- Kommissoriet for en VVM-undersøgelse af en BRT i Ring 4-korridoren godkendes, og at
- Forståelsespapiret, der beskriver, hvorledes der kan arbejdes med at få afklaret rammebetingelserne, tiltrædes

