

Endeligt udkast

Kommissorium for en VVM-undersøgelse af en BRT i Ring 4 korridoren (400S)

Undersøgelsens formål og kommissoriets status

Der er afsat fuld statslig finansiering af et endeligt beslutningsgrundlag (VVM) samt halv statslig finansiering af en BRT på linje 400S fra Ishøj St. til Lyngby St. (Ring 4-korridoren), op til en ramme på 950 mio. kr. i "Aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035", som parterne bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 har tilsluttet sig. "Infrastrukturplan 2035" blev indgået den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne.

Ved tiltrædelse af kommissoriet fungerer det tillige som en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet, beliggenhedskommunerne, Region Hovedstaden, Movia og Transportministeriet i forhold til den konkrete gennemførelse af miljøundersøgelser og tekniske undersøgelser mv. på de omfattede kommunale veje på undersøgelsesstrækningen. Tiltrædelse af kommissoriet og det heri indbefattede samarbejde omfatter alene udarbejdelse af det tekniske projektbeslutningsgrundlag og ikke en stillingtagen til en gennemførelse af et BRT-projekt i Ring 4-korridoren.

Med henblik på at tilvejebringe beslutningsgrundlag for en BRT i Ring 4-korridoren, udarbejder Vejdirektoratet en VVM-undersøgelse der beskriver det konkrete projektomfang for det samlede projekt og konsekvenserne heraf. Kommissoriet for VVM-undersøgelsen omfatter ikke organisatoriske problemstillinger eller forslag til finansielle fordelingsnøgler ved anlæg, drift og vedligehold mv.

Vejdirektoratet udarbejder VVM-undersøgelsen med inddragelse af beliggenhedskommunerne (Ishøj, Høje Taastrup, Albertslund, Ballerup, Herlev, Furesø, Gladsaxe), Region Hovedstaden og Movia. Udarbejdelsen sker for kommunevejsstrækningerne inden for bestemmelserne i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) og for statsvejsstrækningerne i henhold til bestemmelserne i Vejlovens kapitel 2a.

Baggrund

Ring 4-korridoren udgør en af de vigtige ringforbindelser i hovedstadsområdet, der fordeler den overordnede vejtrafik rundt om de centrale dele af Københavnsområdet. Korridoren skaber en tværfordelse mellem de enkelte byfingre og en BRT på linje 400S vil derfor styrke den tværgående kollektive trafik i hovedstadsområdet ved blandt andet at forbinde en række S-togslinjer.

Langs ringforbindelsen ligger en række tætte erhvervs- og boligområder i bl.a. i Høje-Taastrup, i Ballerup og Bagsværd, ligesom ringforbindelsen også understøtter pendling fra Vest-, Syd- og Nordsjælland til arbejdspladser i områderne omkring Ring 4.

Den kollektive trafik i Ring 4-korridoren udgøres i dag betjent af forskellige busruter, herunder linje 400S, der benytter Motorring 4/ Ring 4. Selv om den kollektive busstrafik i korridoren sikrer gode omstigningsmuligheder til anden kollektiv trafik i vigtige knudepunkter i Ring 4-korridoren, er fremkommeligheden reduceret som følge af trængselsproblemer på vejnettet.

Movia gennemførte i 2020 et indledende studie, der på et foreløbigt grundlag belyste muligheden for og potentiale i at etablere en BRT mellem Ishøj Station og Lyngby Station for linje 400S. Mulighedsstudiet er efterfølgende blevet fulgt op af en forberedende analyse, der har haft til formål at belyse forskellige linjeføringsalternativer og stationsplaceringer og som danner grundlag for gennemførelse af en VVM-undersøgelse. Den forberedende analyse er afsluttet primo 2022, og er gennemført på opdrag af beliggenhedskommunerne, Region Hovedstaden, Movia og Transportministeriet.

Indhold i VVM-undersøgelsen

Undersøgelsesstrækningen

Undersøgelseskorridoren er jf. "Aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035" fastlagt til en strækning fra Ishøj St. i syd via Høje Taastrup og Ballerup til Lyngby St. i nord, hvor delstrækningen i Lyngby kan indgå som perspektiv.

Alternativer

I skitseprojekteringen indgår i forlængelse af den forberedende analyses anbefalinger undersøgelse af alternativer med henblik på afklaring af et BRT-projekts endelige udformning af tracé, stationsplaceringer, betjening mv. I undersøgelsesprocessen kan tillige på mindre delstrækninger efter konkret vurdering indgå "0+alternativ", defineret som mindre tiltag, der efter konkret vurdering kan forbedre busbetjeningen, men fravige vejreglernes anbefalinger til udformning af BRT-infrastruktur. I den konkrete vurdering af, hvor 0+alternativer kan vise sig relevant, kan indgå vurderinger af bygbarhed, herunder omfanget af nødvendige indgreb i tæt byrum, og forholdet mellem anlægsinvestering og passagerpotentiale på kort og langt sigt.

Alternativerne beskriver BRT'en i sin fulde udstrækning, men vil tillige skulle indeholde en opdeling på delstrækninger, der kan medvirke til at fastlægge en hensigtsmæssig implementeringstakt for BRT'en, herunder anlægstekniske forhold mv.

Vejteknik

Der udarbejdes et skitseprojekt for anlæg af et BRT-tracé mellem Ishøj Station og Lyngby Station. Skitseprojekteringen tager udgangspunkt i de linjeføringer, der er belyst og anbefalet i den forberedende analyse for BRT i Ring 4-korridoren.

I skitseprojekteringen vil der især være fokus på:

- Udformning af BRT-infrastrukturen med udgangspunkt i beskrivelsen i Vejregelhåndbogen om kollektiv trafik og BRT, hvori indgår vurdering af behov for forskellige serviceniveauer efter konkret vurdering.
- Placering af BRT'ens tracé i vejens tværsnit og betydning for afvanding mv.
- Passage af motorvejsbroerne ved Køge Bugt Motorvejen, Motorring 4, Holbækmotorvejen, Frederikssundmotorvejen og Hillerødmotorvejen.

- Passage af jernbanebroerne ved København-Ringsted-banen, Roskilde-banen og Frederikssunds-banen.
- Anlægslogistik og trafikafvikling i anlægsperioden.
- Påvirkning af trafikafviklingskapacitet, herunder ift. til de større gennemfartsveje i kommunerne. Tilpasning ift. eksisterende vejinfrastruktur, herunder vurdering af mulighed for anvendelse af eksisterende bygværker, ombygning eller nyanlæg.
- Påvirkning af byrum, beplantning, parkeringskapacitet mv. (parkerings- og træregnskaber)
- Påvirkning af cykel- og gangforhold

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision (trin 2) og tilgængelighedsrevision af de undersøgte forslag.

Stationsplacering og udformning

Stationerne og deres placering udgør et centralt element for en velfungerende BRT. VVM-undersøgelsen skal på baggrund af potentialevurderinger, hvor der bl.a. indgår trafikberegninger, byudvikling mv., fastlægge BRT'ens standsningsstruktur, hvilket indledningsvist er belyst i den forberedende analyse. Endvidere indgår stationsplaceringerne i Høje Taastrup, Lautrupparken i Ballerup og Granvej i Gladsaxe, der er betinget godkendt ifm. forsøgsordningen for stationsnær byudvikling.

Der skitseres en udformning af BRT-stationer, der dels imødekommer de kollektive rejsendes behov for komfortable og sikre venteforhold, dels giver BRT'en et selvstændigt udtryk som højklasset kollektiv trafikform. Der kan inddrages overvejelser om fastlæggelse af design-linje fælles for BRT.

Trafik

Der vil blive foretaget trafikale effektivvurderinger af en BRT, som baseres på en anerkendt trafikmodel. Trafikmodelberegningerne vil omfatte en vurdering af antallet af kollektivt rejsende såvel i BRT'en som konsekvenserne for den øvrige kollektive trafik. Som led i trafikberegningerne vurderes behovet for en tilpasning af det kollektive net, som indgår i trafikberegningerne. Movia leverer input til BRT-betjening og tilpasning af det øvrige busnet.

Endvidere skal trafikberegningerne belyse effekterne for den øvrige vejtrafik, herunder overflytning af bilture til kollektive trafikure og effekter på trængsel.

I trafikberegningerne indgår effekter af den forudsatte byudvikling i kommuneplanerne. De tre udpegede stationsnære byudviklingsområder, der er bevilget betinget tilsagn, udgør en særlig udfordring at vurdere i trafikberegningerne. VVM-undersøgelsen skal med bidrag fra de berørte kommuner vurdere udviklingspotential og implementeringstakt som forudsætning for trafikberegningerne.

I forbindelse med anlægsperioden kan der forventes udfordringer med trafikafvikling og trafiksikkerhed, og der vil i VVM-undersøgelsen blive udarbejdet forslag til anlægslogistik i samråd med politi og beredskab.

Miljøforhold

Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser m.v., suppleret med konkrete registreringer, således at udformningen af anlægsprojektet og den tilhørende miljøkonsekvensvurdering kan gennemføres på et opdateret grundlag.

Miljøkonsekvensvurderingen vil fokusere på registrering af områdets natur, plante- og dyreliv, herunder i særlig grad beskyttede arter og Natura 2000-områder. Registreringen vil danne grundlag for udarbejdelse af forslag til afværge-foranstaltninger, etablering af erstatningsbiotoper, m.m.

I miljøvurderingen af forslagene vil der også blive set på påvirkningen af plan- og landskabsforhold, ligesom støjforhold vil blive undersøgt og vurderet. Dels støj under anlægsarbejdet, dels støj når BRT'en er i drift. Analysen vil også omfatte evt. behov for afværgeforanstaltninger for støjgener. Øvrige miljøforhold, som fx grundvand, overfladevand, fredede områder, kulturarv, forurenede jord, råstoffer, jordbunds- og rekreative forhold indgår også og vurderes i miljøvurderingen.

Miljøkonsekvensvurderingen vil blandt andet belyse:

- Påvirkningen generelt på strækningen af natur, plante og dyreliv, herunder i særlig grad beskyttede arter og specielt Vestskov, herunder de natur- og rekreative formål.

Den samlede miljøkonsekvensvurdering vil omfatte en vurdering af afværge- og erstatningsforanstaltninger for relevante miljøforhold i undersøgelseskorridoren.

Areal- og ejendomsforhold

Der gennemføres en kortlægning (arealanvendelsesanalyse) og vurdering af de arealmæssige konsekvenser ved anlæg af BRT. Kortlægningen baseres på aktuelle oplysninger om ejendomsforhold samt virksomheder og større tekniske anlæg mv. Analysen anvendes endvidere til vurdering af omfang af arealerhvervelse.

Ledninger

Der gennemføres en kortlægning af ledningsforholdene, der kan have betydning for projektets udformning, såvel nuværende som planlagte, større ledningsprojekter.

Anlægsøkonomi og omkostninger til vejdrift og kapitalbevarende vedligehold

Der beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering. Endvidere indgår en beregning af omkostninger til vejdrift og kapitalbevarende vedligehold af infrastrukturen.

Ligeledes gennemføres risikoanalyse med henblik på at afdække forhold i anlægs- og driftsfasen, som kan påvirke projektets økonomi, fremdrift m.v.

Busdriftsøkonomi

Driftsøkonomien for BRT-driften beregnes med udgangspunkt i en vurdering fremtidigt busmateriel samt en markedsvurdering af busoperatørernes vogntimepriser. Herudover beregnes driftsøkonomien med udgangspunkt i de forventede passagertal og baseres på de betjeningsforudsætninger i trafikmodelberegningerne, der også anvendes til den samfundsøkonomiske kalkule. Heri indgår de forudsatte tilpasninger af den kollektive trafik. Movia leverer her input til BRT-betjening og tilpasning af det kollektive net

Der udarbejdes endvidere en vurdering af de økonomiske konsekvenser af BRT for busdriftsøkonomien for såvel region som berørte kommuner. I vurderingen kan indgå følsomhedsberegninger ift. betjeningsalternativer, passagereffekter, vogntimepriser mv.

Samfundsøkonomi

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter foretages en samfundsøkonomisk kalkule jf. Transportministeriets manual for samfundsøkonomiske beregninger.

Ekstern kvalitetssikring

Efter principperne om ny anlægsbudgettering af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget, vil der blive gennemført en ekstern kvalitetssikring af projektet. Grundlaget for

den eksterne kvalitetssikring omfatter bl.a. teknisk dokumentation, miljøkonsekvensrapport, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, diverse forudsætningsnotater, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

Offentlighed og afrapportering

Der afholdes en indledende fire ugers offentlig idé- og forslagsfase i medio 2022, hvor alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og idéer til VVM-undersøgelsen. Der vil blive afholdt borgermøde i forbindelse med idé- og forslagsfasen. Når miljøkonsekvensrapporten er færdig, vil den blive fremlagt i offentlig høring i en periode på mindst otte uger. Der vil også blive afholdt borgermøde i denne høringsperiode.

Efter den afsluttende offentlige høring udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat samt en indstilling til Transportministeriet med kopi til beliggenhedskommunerne, Region Hovedstaden og Movia.

Tidsplan

Vejdirektoratet forventer, at undersøgelsen kan gennemføres på ca. to år. Den overordnede tidsplan for VVM-undersøgelsen er:

Ultimo februar/primus marts	Fastlæggelse og udsendelse af endeligt udkast til kommissorium til godkendelse
Ultimo april 2022	Tilbage melding på kommissorium for projektet fra beliggenhedskommuner og Region Hovedstaden, herunder accept af Vejdirektoratet som udførende af VVM-undersøgelsen.
Maj-juni 2022	Gennemførelse af EU-udbud af rådgivningsydelser
Medio-efterår 2022	VVM-undersøgelsen indledes med en offentlig idé- og forslagsfase
Efterår 2022 - efterår 2023	Feltundersøgelser udføres, øvrige analyser pågår
Efterår 2023	Færdiggørelse af miljøkonsekvensrapporten, herunder ekstern kvalitetssikring
Ultimo 2023	Offentlig høring af VVM-undersøgelsen, herunder afholdelse af borgermøde
Primus 2024	Fremsendelse af Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling

Organisering

VVM-undersøgelsen udføres for Transportministeriet af Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Undersøgelsen bistås endvidere af et fast teknikerudvalg med repræsentation af Ishøj, Høje-Taastrup, Albertslund, Ballerup, Herlev, Furesø, Gladsaxe Kommuner, Region Hovedstaden og Movia, således at

- En styregruppe med deltagelse på ledelsesniveau har ansvar for overordnet fremdrift og forankring
- En teknikergruppe med deltagelse på fagteknisk niveau, hvor bl.a. projektets udformning, orientering om verserende, relevante sager mv. håndteres
- Herudover kan styregruppen efter behov nedsætte arbejdsgrupper til konkrete formål

Banedanmark og Miljøstyrelsen inviteres ligeledes til at deltage i arbejdet.

Det forventes, at der i teknikerudvalget sker en bred gensidig orientering om og drøftelse af forholdene i projektet og langs strækningen med henblik på undersøgelsens fremdrift og forankring. Heri indgår også, at afrapporteringen af VVM-undersøgelsen drøftes i forhold til forankring af undersøgelsen forud for den offentlige høring. Endvidere kan der orienteres om verserende planlægnings- og byggesager mv. af betydning for VVM-undersøgelsen.

Styregruppen kan nedsætte én eller flere arbejdsgrupper til løsning af specifikke opgaver. Formandskabet for styregruppen udgøres af en formand og en næstformand. Vejdirektoratet varetager formandsposten og en kommunal repræsentant varetager næstformandsposten. Formandskabet afholder efter behov orienterende møder med projektledelsen om fremdrift mv. i projektgennemførelsen.

Vejdirektoratet forestår projektledelsen. Movia bidrager til projektet, herunder med relevante kompetencer ift. BRT-busdrift, almindelig busdrift, kollektiv trafikplanlægning, materiel, busdriftsøkonomi mv.

Projektøkonomi

Det fremgår af "Aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035", at der er afsat 50 mio. kr. til udarbejdelse af et endeligt beslutningsgrundlag for blandt andet en BRT på linje 400S, hvorfor VVM-undersøgelsen af BRT på linje 400S finansieres ved bevilling.

Sammenhæng til andre projekter

I "Infrastrukturplan 2035" indgår tre udbygningsprojekter på statsvejnettet, hvor der i planlægningen bør sikres sammenhæng med BRT-projektet i Ring 4-korridoren.

Udbygning af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen

Udbygningen af Ring 4 omfatter af en udvidelse af Ring 4 fra 4 til 6 spor mellem Ballerup C til Ballerup Byvej ("Chokoladekrydset") samt en udvidelse til 4-sporet byvej. Projektstrækningen i udbygningsprojektet er fra Klausdalsbrovej frem til Hillerødmotorvejen sammenfaldende med BRT-projektets delstrækning på Ring 4 Nord. Planlægningen af de to projekter skal derfor gennemføres tæt koordineret med hinanden.

Udbygning af Ring 4 Syd mellem Holbækmotorvejen og Køge Bugtmotorvejen

Udbygningen af Motorring 4 Syd omfatter en udvidelse af motorvejen på en ca. tre km lang strækning mellem motorvejskryds Ishøj og motorvejskryds Vallengsbæk med to ekstra vognbaner. Der udvides således fra fire til seks spor mellem motorvejskryds Ishøj og Ishøj Stationsvej, og der udvides fra seks til otte spor mellem Ishøj Stationsvej og motorvejskryds Vallengsbæk. BRT'en vil skulle forløbe på broen, der fører Ishøj Stationsvej over Motorring 4. Den tekniske løsning for broen vil således skulle omfatte såvel ekstra spor under broen og en BRT på selve broen, hvilket skal koordineres tæt mellem de to VVM-undersøgelser.

Udbygning af Hillerødmotorvejen mellem Ring 4 Nord og Motorring 3

Projektet omfatter en udvidelse af Hillerødmotorvejen mellem Ring 4 ved Bagsværd og Motorring 3 ved Motorvejskryds Gladsaxe. BRT'en vil afhængig af linjeføringen skulle passere Hillerødmotorvejen på forskellig måde. Ved en linjeføring ad Værebrovej vil det skulle vurderes, hvorvidt broen over Hillerødmotorvejen skal udvides. I udvidelsen af selve Hillerødmotorvejen er det forudsat, at motorvejen kan udvides uden ændring af broen. Ved en linjeføring af BRT'en fra Ring 4 til Værebrovej ad parallelrampen ved Hillerødmotorvejen vil der skulle koordineres ift. den planlagte støjskærm.

Proces efter VVM-undersøgelsens færdiggørelse

Udarbejdelsen af VVM-undersøgelsen omfatter alene udarbejdelse af det tekniske projektbeslutningsgrundlag, der kan anvendes ved en efterfølgende stillingtagen til en evt. gennemførelse af et BRT-projekt i Ring 4-korridoren.

Såfremt beliggenhedskommunerne, Region Hovedstaden og Transportministeriet måtte finde grundlag for at arbejde videre med projektet, vil der være en række organisatoriske og finansieringsmæssige forhold, som

vil skulle afklares mellem parterne, og hvor VVM-undersøgelsen vil udgøre det anlægstekniske grundlag ift. beskrivelse mv. af et BRT-projekt.