

Endeligt udkast

Kommissorium for forberedende analyse af BRT linje 200S

Undersøgelsens formål og kommissoriets status

Der er afsat fuld statslig finansiering af et endeligt beslutningsgrundlag, miljøkonsekvensvurdering (MKV) samt halv statslig finansiering til anlæg af en BRT linje på 200S, op til en ramme på 525 mio. kr. i *"Aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035"*, som parterne bag *"Infrastrukturplan 2035"* har tilsluttet sig.

Movia har i 2020 overordnet belyst potentialerne ved at etablere BRT linje 200S mellem Avedøre Holme og Gladsaxe Trafikplads, som en styrkelse af den kollektive trafik og opgradering af den nuværende kollektive busstrafik i et selvstændigt tracé. Der vurderes at være et behov for at gennemføre en forberedende analyse, der på en række punkter uddyber Movias mulighedsstudie, inden arbejdet med det endelige beslutningsgrundlag igangsættes. Den forberedende analyse vil kunne fremme og målrette udarbejdelsen af det endelige beslutningsgrundlag. Fokus i den forberedende analyse vil være på vurdering af de kritiske områder langs linjeføringen, trafikale effekter samt umiddelbar vurdering af samfundsøkonomisk konsekvens og implementeringstakt.

Beslutning om igangsætning af en forberedende analyse indebærer ikke tilslutning til gennemførelse af anlægsprojektet og bidrag til finansiering heraf. Der vil først være grundlag for at træffe en sådan beslutning på baggrund af gennemførelse af et endeligt beslutningsgrundlag (MVK).

Vejdirektoratet skal med inddragelse af Region Hovedstaden, Hvidovre Kommune, Brøndby Kommune, Rødovre Kommune, Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune samt Movia gennemføre den forberedende analyse. Analysens resultater vil skulle medvirke til at sætte rammerne og indgå i grundlaget for udarbejdelse af det endelige beslutningsgrundlag. Ved tiltrædelse af kommissoriet fungerer det tillige som en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet, kommunerne, Region Hovedstaden, Movia og Transportministeriet (TRM) i forhold til den konkrete gennemførelse af den forberedende analyse.

Baggrund

Den nuværende kollektive infrastruktur i hovedstadsområdet er knyttet til den oprindelige fingerstruktur i byudviklingen og en forudsætning om rejser mellem opland og Københavns centrum. Men igennem mange år har denne udvikling været under forandring, og de daglige rejser mellem især bolig og arbejde sker i dag langt mere på tværs af hovedstadsområdet.

En BRT på linje 200S skal derfor styrke den tværgående kollektive trafik i hovedstadsområdet ved blandt andet at forbinde en række S-togslinjer.

Movias mulighedsstudie fra 2020 har belyst, hvordan en BRT på linje 200S mellem Gladsaxe Trafikplads og Avedøre Holme kan udformes og givet nogle indledende vurderinger på effekter for den kollektive trafik.

Indhold i den forberedende analyse

Den forberedende analyse vil foretage en overordnet vurdering af de kritiske områder langs linjeføringen, trafikale effekter samt umiddelbar vurdering af samfundsøkonomisk konsekvens og implementeringstakt.

1. Vurdering af kritiske områder

Den forberedende analyse skal foretage en vurdering af de kritiske områder langs linjeføringen i de enkelte kommuner i forhold til at udforme en BRT-infrastruktur i overensstemmelse med beskrivelserne i Vejregelhåndbogen om kollektiv trafik og BRT. Nedenstående liste beskriver de elementer Vejdirektoratet, kommunerne og Region Hovedstaden har vurderet, at der bør indgå i den forberedende analyse. Listen er ikke udtømmende, men omhandler en række af de centrale punkter, der er identificeret på tidspunktet for kommissoriets fastlæggelse.

Linjeføringsalternativer

- Vurdering af linjeføring og stationsplacering på Avedøre Holme og kobling til S-banen (til Friheden Station og Rødovre Station).
- Vurdering af linjeføringsalternativer fra Husum Torv til Gladsaxe Trafikplads (alternativer til Mørkhøjvej).

Påvirkninger som følge af vejudvidelse

- Påvirkning og passage af Vestvolden.
- Behov for ekspropriation og konsekvenser for antallet af parkeringspladser og træer på Islevhusvej, Mørkhøjvej og Gladsaxe Møllevej.
- Påvirkning af pladsforholdene for cyklister og fodgængere på Tårnvej, Mørkhøjvej og Gladsaxe Møllevej samt cyklister og fodgængeres mulighed for at krydse Avedøre Havnevej ved BRT-stoppestedet "Rebæk Søpark".
- Påvirkning af trafikafviklingskapacitet ved indsnævring af antallet af kørebaner på Tårnvej nord for Slotsherrensvej og på Avedøre Havnevej.

Passage af broer

- Passage af motorvejsbroen ved Amagermotorvejen og sammenhæng til udvidelse af Amagermotorvejen.
- Passage af jernbanebroer ved Køge Bugtbanen, Roskildebanen og Frederikssundsbanen.

Vurdering af serviceniveauer

- Vurdering af fravigelser fra BRT-standard / serviceniveauer langs BRT-strækningen inkl. betydningen for stationsnærhed og konsekvenser for overflytning af bilister til den kollektive trafik og driftsøkonomien.
- Vurdering af passagerpotentialet ved stationsnær byudvikling ved Hvidovre Hospital, Rødovre Centrum og Avedøre Holme nord.

2. Trafikal effektvurdering

- Vurdering af de trafikale effekter baseret på trafikmodelberegninger, herunder foretages vurderinger af den potentielle overflytning fra bilture til kollektive trafikture, effekter ift. trængsel mv. Som input til trafikmodelberegninger opstilles et kollektivt net, som er tilpasset BRT-linjen.
- Opgørelse af estimater for antal passagerer i BRT-linjen, men også de passagermæssige konsekvenser for øvrige kollektive trafikformer og biltrafikken.

3. Samfundsøkonomi

- Samfundsøkonomisk analyse og -vurdering af projektet i henhold til TRMs manual for samfundsøkonomiske vurderinger inkl. opgørelse af klima-, støj- og miljøeffekter.
- Analysens resultater vil basere sig dels på de gennemførte beregninger af de trafikale effekter samt tidligere udarbejdede anlægsoverslag mv. fra Movias mulighedsstudie.

4. Implementeringstakt

Projektet belyser konsekvenserne ved etablering af BRT linje 200S i sin fulde udstrækning, men der foretages en vurdering af en hensigtsmæssig faseopdeling af stækningen, der kan illustrere en mulig implementeringstakt for BRT-linjen, herunder vurdering af konsekvenser for samfundsøkonomi og trafikal effekt for de overordnede faser.

Tidsplan

Vejdirektoratet forventer, at undersøgelsen kan gennemføres på ca. 1,5 år. Den overordnede tidsplan for den forberedende analyse er:

[Forår 2022]	Fastlæggelse af kommissorium for projektet og udbud af rådgiverydelser
[Medio 2022]	Den forberedende analyse indledes
[Ultimo 2023]	Færdiggørelse af den forberedende analyse

Organisering

Den forberedende analyse gennemføres i en projektorganisation i Vejdirektoratets regi. Undersøgelsen bistås endvidere af en styregruppe, hvor der inviteres repræsentanter fra Transportministeriet, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune, Rødovre Kommune, Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune, samt Region Hovedstaden og Movia.

Det forventes, at der i styregruppen 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 den forberedende analyse drøftes i forhold til forankring af undersøgelsen.

Endvidere kan styregruppen orienteres om verserende planlægnings- og byggesager mv. af betydning for projektet.

Styregruppen kan nedsætte én eller flere arbejdsgrupper til løsning af specifikke opgaver. Vejdirektoratet varetager formandskabet og sekretariatsfunktionen.

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

Projektøkonomi

Der afsættes 5 mio. kr. ekskl. moms til den forberedende analyse, som forestås af Vejdirektoratet med inddragelse af Movia.

Analysen finansieres af Region Hovedstaden og beliggenhedskommunerne med 2,5 mio. kr. efter en aftalt fordelingsnøgle jf. nedenstående tabel.

Derudover bidrager Transportministeriet med finansiering op til en ramme på [2,5 mio. kr.]

	Kr. ekskl. moms
Region Hovedstaden	625.000
Gladsaxe Kommune	412.500
Københavns Kommune	281.250
Rødovre Kommune	581.250
Hvidovre Kommune	543.750
Brøndby Kommune	56.250
Transportministeriet	[2.500.000]
I alt	5.000.000

Sammenhæng til andre projekter

Udbygning af Amagermotorvejen

I Aftale om Infrastrukturplan 2035 indgår udbygning af Amagermotorvejen med forventet anlægsstart i 2024. Første skridt frem mod realiseringen af anlægsprojektet er gennemførelsen af miljøkonsekvensvurdering (MKV) med udgangspunkt i den forberedende analyses udbygningsløsning 2. MKV'en blev igangsat februar 2022. Udbygningen af Amagermotorvejen har betydning for vurderingen af, hvor og hvordan en BRT mest hensigtsmæssigt kan passere Amagermotorvejen. I den forberedende analyse er det vurderingen, at broen over Amagermotorvejen ved frakørsel 21 skal udskiftes, for at udbygningsløsning 2 kan gennemføres. Det giver samtidig mulighed for, at BRT kan indpasses i broens udformning.

Letbane/BRT på Frederikssundsvej med endestation på Gladsaxe Trafikplads

I *"Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035"*, der er en del-aftale i infrastrukturplanen, er der afsat en ramme på 2.482 mio. kr. til et statsligt bidrag til højklasset kollektiv transport. Parterne har taget udgangspunkt i, at rammen blandt andet udmøntes til en letbane på Frederikssundsvej (Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads), men at en endelig beslutning vil skulle træffes på grundlag af videre undersøgelser og efter dialog med de lokale parter. I aftalen er der også afsat 50 mio. kr. som et statsligt bidrag til udarbejdelse af beslutningsgrundlag på VVM-niveau i Aalborg, Aarhus og København.

Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune har afsat henholdsvis 7,5 mio. kr. og 1 mio. kr. til en udredning af både en BRT og en letbane på Frederikssundsvej fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads. Undersøgelsen af BRT og letbane på Frederikssundsvej skal i videst muligt omfang inddrages og koordineres i den forberedende analyse af en BRT på 200S, da der forventeligt vil være sammenfald mellem disse strækninger.