

Til Region Hovedstaden

Dokumentnummer
1431797Dato
09 09 2022

Kopi til

Sagsbehandler
ESTDirekte
+45 36 13 16 10CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Svar på spørgsmål om driftsomfang BRT**

Region Hovedstadens administration har oversendt følgende spørgsmål fra medlem af regionsrådet Christoffer Buster Reinhardt med henblik på Movias bemærkninger:

"I forbindelse med sag 5 på Trafikudvalgets møde d. 30. august 2022 står der bl.a. følgende i bilag 4, s.3.

"For BRT-linjen bør en minimumsfrekvens med otte afgange i timen i myldretiderne (kræver dog længere busser end de nuværende), seks afgange i timen i dagtimerne og fire afgange i timen i aftentimerne fastholdes."

Er der ved etablering af BRT-linje(r) krav om at regionen forpligter sig til et vist driftsomfang?

Begrundelse: Hvis dette er tilfældet, så mindsker man ved tilsagn sin fremtidige handlemuligheder, hvis der skal findes besparelser på den kollektive trafik, og dermed vil presset på de øvrige linjer øges.

Jeg er klar over, at der ikke tages konkret stilling til driftsomfang ved tiltrædelse af sagen, men det giver jo ikke mening at stemme for en VVM-undersøgelse, hvis man er imod det endelige anlæg."

Svar

Som spørgeren bemærker, binder parterne sig ikke ved igangsætning af VVM til fastlæggelse af driftsomfanget af en evt. fremtidig BRT. Dette vil først skulle afklares ifm. en evt. politisk aftale, som i forståelsespariret forventes at ligge i 2024 for 400S og i 2027 for 200S.

For at kunne beregne på de økonomiske effekter af BRT (drifts- og samfundsøkonomi) er det i arbejdet med beslutningsgrundlag (VVM på 400S og forberedende undersøgelse på 200S) nødvendigt at operere med et minimumskrav for BRT-linjerne. Som angivet i sagsfremstillingens bilag 4 anbefaler Movia en minimumsfrekvens svarende til, at der i myldretiden er otte afgange pr. time, i dagtimerne seks afgange pr. time og i aftentimerne fire afgange pr. time og natdrift efter behov.

Til sammenligning er der i 400S-korridoren (Ring 4) i dag en frekvens på 10 afgange i myldretiderne, syv afgange i dagtimerne og to afgange i timen i aftentimerne. For strækningen mellem Ishøj og Høje Taastrup

St. er der kun seks afgangene i myldretiden.

Det kan i sagens natur ikke på nuværende tidspunkt foregribes, hvordan en eventuel politisk aftale skal udformes, herunder hvilke forudsætninger, der skal gøres for det fremtidige driftsomfang.

Men det må forventes, at der fra staten og de kommunale parter vil være en forventning om, at der som en del heraf indgår en langsigtet aftale om de fremtidige driftsforhold. For det vil næppe være relevant at investere tre mia. kr. i BRT-strækninger uden sikkerhed for, at der efterfølgende vil være en tilstrækkelig service til borgere og virksomheder.

Fem kommuner langs de to potentielle BRT-strækninger har ansøgt om og fået betinget tilsagn til stationsnærhed ved seks BRT-stationer. Af de betingede tilsagn fremgår, at en forudsætning for endeligt tilsagn om stationsnærheden er, at indgås en bindende aftale, der også omfatter driften af BRT, hvilket svarer til bestemmelserne i den statslige Fingerplan 2019.

Men omfanget af busdriften bør dog også ses i forhold til det forventede passagertal. Eksempelvis er der i dag færre passagerer på 400S mellem Høje Taastrup og Ishøj end på strækningen nord for Høje Taastrup. Da der ikke er givet betinget tilsagn om stationsnærhed på denne strækning, kan det overvejes, om der ligesom med 400S i dag er en lavere frekvens på denne delstrækning.

Det er vigtigt at have in mente, at alternativet til BRT på 200S og 400S ikke er fortsat busdrift med det nuværende driftsbudget. Movia har tidligere for Region Hovedstaden beregnet den forventede øgede biltrafik og dermed stigende trængsel de kommende mange år vil reducere fremkommeligheden for den kollektive busdrift og dermed reducere attraktiviteten for bl.a. de S-buslinjer, hvor der foreslås anlagt BRT. Det vil øge driftsomkostningerne, fordi der skal flere busser til at betjene køreplanen, når køretiden øges. Det vil også reducere indtægterne, fordi længere rejsetid fører til færre passagerer og dermed lavere billetindtægter. Begge dele vil øge regionen tilskudsbehov og/eller fører til reduktion af driften. Som angivet i bilag 4 til indstillingen om BRT vil der for BRT-projektet på linje 400S være en driftsøkonomisk besparelse på mellem 5-15 mio. kr. årligt sammenlignet med den nuværende betjening.

BRT afhjælper disse udfordringer, da BRT indebærer trængselsfri kørsel i eget tracé. De foreløbige beregninger tyder på, at BRT vil føre til reduktion i rejsetiden og stigning i passagertallet og indtægterne, der inden for det gældende tilskudsniveau vil kunne finansiere højklasset BRT-materiel, øget frekvens og øget budgetsikkerhed.

Transportministerens ekspertgruppe for Mobilitet for Fremtiden konkluderede i 2018, at overvågede BRT-løsninger i eget tracé med krydsende trafik i signalregulerede kryds kan blive førerløs inden for en kortere tidshorisont end øvrig biltrafik. Det skyldes, at kørsel i eget tracé er mere overskuelig og derfor nemmere at gøre førerløs. Da udgifter til chauffører udgør ca. halvdelen af de samlede udgifter til busdrift, vil BRT potentielt kunne give væsentlige udgiftsreduktioner ved overgang til førerløs drift.