

FINANSIERING AF BRT 200S & BRT 400S

**Notat om kommunal medfinansiering
af højklasset Bus Rapid Transit**

Hvorfor BRT?

Illustration: Movia

BRT - et sammenhængende og bæredygtigt transportsystem

I lyset af de voksende trængselsproblemer i hovedstadsområdet udgør Bus Rapid Transit (BRT) en effektiv og økonomisk attraktiv løsning. Ved at etablere dedikerede busbaner undgår BRT-busser trafikpropper, hvilket sikrer, at busserne kan køre hurtigt og effektivt – både i myldretiden og resten af dagen. Det betyder at flere pendlere kan komme hurtigt og pålideligt frem, hvilket mindsker behovet for privatbilisme og dermed frigør plads på vejene.

Sammenlignet med andre transportsystemer som letbane og metro, er BRT en økonomisk effektiv løsning, der ikke kræver store infrastrukturelle investeringer. Da konceptet kan udnytte eksisterende vejnet og hurtigt tilpasse det til et effektivt og omfattende system, er BRT hurtigt og relativt billigt at implementere.

BRT er desuden en central brik i den grønne omstilling ved at fremme kollektiv transport og reducere CO₂-udledningen. Når flere vælger bussen frem for privatbiler, mindskes både trafikbelastningen og forureningen. Dette bidrager direkte til en grønnere og mere bæredygtig transportsektor, som er en grundlæggende del af den grønne omstilling, som skal gennemføres.

BRT giver mulighed for at skabe et moderne, sammenhængende og bæredygtigt transportsystem, der kan imødekomme fremtidens behov for både effektiv transport og klimavenlige løsninger.

Infrastrukturaftalen

I den statslige infrastrukturaftale fra 2021 afsatte Folketinget alt 1,5 mia. kr. (2021-priser) til BRT 200S og BRT 400S. De to BRT busser beskrives i Infrastrukturaftalen som vigtige elementer i den ønskede bevægelse fra fingerplan til metropolnetværk af kollektiv transport i Hovedstadsområdet.

Forudsætning om medfinansiering

Infrastrukturaftalen forudsætter, at de kommuner, hvor BRT-busserne kører igennem, skal medfinansiere 50% af anlægsudgifterne til de to BRT busser. Rammerne for denne medfinansiering er imidlertid aldrig faldet på plads, selvom de berørte kommuner flere gange har forsøgt at etablere en afklaring i dialog med skiftende transportministre, finansminister samt via foretræde for Folketingets Transportudvalg.

Kommunerne har i dialogen slået fast, at det vil være en forudsætning, at medfinansieringen af BRT-linjerne kan lånefinansieres og finansieres uden for anlægsrammen.



Opsummering

Kommunerne og regionen mener, at BRT 200S og BRT 400S er vigtige elementer i et sammenhængende regionalt kollektivt transportnet. Kommunerne vil gerne medfinansiere BRT, men ser det som en forudsætning, at finansieringen kan ske udenfor den kommunale anlægsramme og med mulighed for lånefinansiering. Der er derfor vigtigt, at der hurtigst muligt kan etableres en aftale om rammerne for den kommunale medfinansiering.

Dialog om medfinansiering

Den siddende transportminister har argumenteret for, at

1. BRT-linjerne skal betragtes som vejprojekter og at den kommunale medfinansiering skal ske indenfor kommunernes anlægsramme og uden mulighed for lånefinansiering.
2. BRT kun i begrænset omfang vil påvirke kommunernes anlægsramme.

Kommunerne mener, at.

1. BRT 200S og 400S skal sidestilles med regionale infrastrukturprojekter fremfor vejprojekter, og at kommunernes medfinansiering derfor skal ligge udenfor den kommunale anlægsramme og skal kunne lånefinansieres.
2. Hvis BRT 200S og 400S endelig skulle betragtes som vejprojekter, så er der flere eksempler på, at vejprojekter er finansieret udenfor anlægsrammen.
3. Anlægsudgifterne til BRT for kommunerne har samlet set og for den enkelte kommune en betydelig størrelse set i forhold til de anlægsrammer, kommunerne er underlagt.

Disse tre forhold uddybes i dette notat



Forløbet frem til nu



På baggrund af Infrastrukturplanen fra 2021 blev der i foråret 2022 afholdt møde mellem borgmestre, regionsrådsformand og den daværende transportminister. Resultatet var et forståelsespapir. Heraf fremgår, at det er en forudsætning for kommuner og region,

- at den kommunale medfinansiering sker uden for anlægsrammen,
- at der bliver låneadgang for de kommuner, der har behov for dette,
- at der findes afklaring af risikodelingen i projektet.

I september 2023 meldte Transportministeriet tilbage, at det ikke er muligt at imødekomme de kommunale parter.

I det forløbne år har der fra kommunernes side uden held været afholdt møder med Transport- og Finansministeriet samt Folketingets Transportudvalg for at søge en afklaring.

Herudover har der været fremsat et beslutningsforslag i Folketinget (B153) om at sikre rammebetingelserne for BRT. Det blev forkastet (for stemte ALT, EL, SF og RV).

Ved behandlingen af B153 april 2024 argumenterede transportministeren for,

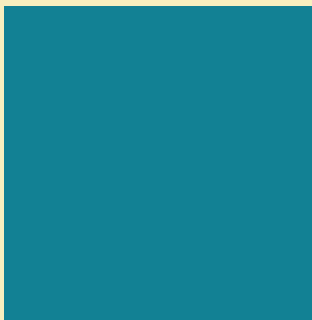
- at BRT-projekterne skal betragtes som almindelige vejprojekter, og derfor skal ligge indenfor anlægsrammen,
- at Aalborg Kommune har finansieret deres BRT inden for anlægsrammen,
- samt at BRT kun i begrænset omfang vil påvirke kommunernes anlægsramme.



BRT bør sidestilles med regionale infrastrukturprojekter

BRT-kommunerne og regionen mener, at BRT 200S og 400S skal betragtes som regional infrastruktur på linje med metroer og letbaner. De kommunale bidrag til Metroen i København og letbanerne i Aarhus, Odense og hovedstaden har alle været fritaget for anlægsrammen.

BRT 200S og 400S vil binde øvrig eksisterende og planlagt regional infrastruktur sammen og øge passagertallet i den samlede kollektive trafik i hovedstadsområdet, såvel som hele Sjælland.



Eksempler på vejprojekter finansieret udenfor anlægsrammen

Egholm-motorvejen og Nordhavnstunnelen

Kommunale bidrag til vejprojekter finansieres ikke altid inden for anlægsrammen.

Aalborg Kommunes bidrag til Egholm-motorvejen, og Københavns Kommunes etablering af Nordhavnstunnelen, er eksempler på vejprojekter, der er fritaget for anlægsrammen.

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget vedrørende anlæg af Nordhavnstunnelen, at:

Anlægsprojektet, jf. lovens § 1, er jf. "Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen" og "Principaftale om Lynetteholmen" ikke er omfattet af det kommunale anlægsloft i overensstemmelse med normal praksis på området.

Medfinansiering af BRT set i relation til kommunale velfærdsprojekter

Aalborg Kommune finansierede deres BRT (Plusbus) inden for anlægsrammen. Men anlægsudgiften udgjorde alene gennemsnitligt 7 pct. af kommunens anlægsramme i byggeperioden.

BRT på 200S og 400S vil udgøre en markant større andel af kommunernes anlægsramme (bortset fra København). Både fordi projekterne er dyrere og fordi kommunerne er mindre end Aalborg (bortset fra København). Til forskel fra Plusbus i Aalborg er der her tale om regionale forbindelser, der binder den kollektive transport sammen på tværs af S-togslinjerne. 200S og 400S er at betragte som en langsigtet investering i et strategisk, regionalt net i Hovedstadsområdet.

Som gennemsnitsbetragtning vil en BRT-kommunes medfinansiering af anlægsudgifterne være ca. 150 mio. kr. Det svarer til et helt års anlægsramme for en almindelig kommune eller til renovering af en større skole eller nybyggeri af 3 – 5 daginstitutioner. I statslig sammenhæng er 150 mio. kr. ikke mange penge. Men hvis staten skulle finde ét års ramme i Infrastrukturplan 2035, svarer det til, at der skulle bortprioriteres andre projekter for ca. 15 mia. kr.

BRT-kommunerne kan ikke hente indtægter via arealsalg eller et selskab som By og Havn, sådan som det har været tilfældet med finansieringen af Metroen.

Manglende afklaring i andre projekter

Udover BRT på 200S og 400S blev der i Infrastrukturplan 2035 afsat midler til statslig medfinansiering af letbane- eller BRT-projekter på Frederikssundsvej i Storkøbenhavn, Odense, Aarhus og evt. Aalborg. For disse projekter er der heller ikke fundet løsning for den kommunale medfinansiering, hvorfor disse projekter vil have samme udfordringer.

BRT-kommuner og regionen



Albertslund
Kommune



HVIDOVRE
KOMMUNE



Ballerup
Kommune



Høje-Taastrup
Kommune



Brøndby
Kommune



Ishøj Kommune



FURESØ
KOMMUNE



GLADSAXE



Herlev
Kommune

RØDOVRE KOMMUNE



Region
Hovedstaden

BRT-konceptet for 200S og 400S

Illustration: Movia

- BRT på 200S og 400S etablerer højklassede kollektive trafikforbindelser på tværs af S-togsnettet i byfingrene som supplement til Hovedstadens Letbane.
- BRT forbinder centrale bolig- og erhvervsområder til S-togs- og regionaltogsstationer og vil gøre kollektiv transport til et reelt alternativ for mange, der i dag bruger bilen. Hovedparten af de nye passagerer ville ellers have kørt bil, hvorfor det bidrager til at mindske trængslen, ligesom BRT-elbusser mindsker klimabelastningen og støjer mindre.
- Staten investerer i disse år markant i løft af S-togsnettet og de sjællandske regionaltog. BRT øger effekten af disse investeringer ved at bringe passagererne fra togstationen til de store arbejdspladser i Storkøbenhavn.
- Staten har i Fingerplan 2019 givet tilsagn om øget erhvervsudvikling med stationsnærhed ved BRT-stationer i Hvidovre, Rødovre, Høje-Taastrup, Ballerup og Gladsaxe kommuner – men det forudsætter, at BRT etableres.
- BRT kan som samlet koncept give et væsentligt løft for den kollektive trafik i hovedstadsområdet ved at bidrage til en sammenhængende by på tværs af byfingrene, øge passagerantallet i den kollektive trafik, reducere trængsel samt bidrage til en større tillid til og pålidelighed i den kollektive trafik.



Kilde: Danmark Fremad – Infrastrukturplan 2023, side 22

Udsnit fra infrastrukturplan 2035

Illustration: Movia

Et nyt metropolnetværk i hovedstadsområdet

Den nuværende kollektive transport i hovedstadsområdet er præget af et fokus på transport mellem forstad og centrum af København. Det betyder, at de fleste passagerer skal rejse helt ind til København, før de kan skifte til andre linjer

Samtidig har de seneste års store investeringer i udbygningen af metroen først og fremmest gavnet de centrale dele af København. Men der er også behov for at forbedre den kollektive transport for de mange indbyggere i de store omegnskommuner. Regeringen ønsker derfor nu at løfte den kollektive transport i hele hovedstadsområdet

Regeringen har en vision om at skabe et metropolnetværk, som det kendes fra andre europæiske storbyer. En udbygning af S-banen og den næste generation af S-tog betyder, at der kan komme flere

afgange hen over døgnet, så S-banen i fremtiden bliver mere uafhængig af køreplaner, sådan som det i dag kendes fra metroen

Gode omstigningsforhold er centralt i forhold til skabelsen af det kommende metropolnetværk, hvor det skal være let for passagererne at skifte mellem de mange kollektive transporttilbud, uanset om passagererne kommer til og fra landdels- og regionaltrafikken eller rejser internt i hovedstadsområdet. Samtidig skal det fortsat være nemt at tage cyklen med i toget

Metropolnetværket vil binde hele hovedstadsområdet bedre sammen og sikre:

- Metrodrift på S-togslinjerne med flere afgange
- Kortere rejsetid
- Forbedrede skiftemuligheder
- Styrkelse af de tværgående forbindelser mellem S-togslinjerne

Kilde: Danmark Fremad – Infrastrukturplan 2023, side 23

Lettelse og hurtigere rejser på tværs af fingrene

- Nye højklassede Bus Rapid Transit-linjer (BRT)

For at skabe et samlet metropolnetværk er der behov for bedre tværgående ringforbindelser. Med to nye BRT-linjer på tværs af hovedstaden bliver den kollektive transport løftet og der bliver skabt nye knudepunkter såsom Gladsaxe Trafikplads, Friheden Station, Bagsværd Station og Høje Taastrup Station. Regeringen vil afsætte statslig medfinansiering til to nye linjer, som er Ishøj til Lyngby (400S i Ring 4) og Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads (200S). Samtidig vil muligheden for realisering af en BRT-linje, der forbinder de to linjer via Vallensbæk kommune og Brøndby kommune, blive undersøgt

Kilde: Danmark Fremad – Infrastrukturplan 2023, side 24