

NOTATTil: **Regionsrådsmødet den 23. september 2014****Telefon** +45 38 66 50 00
Direkte +45 38 66 55 13
Web www.regionh.dk

Ref.: Sigurbjörn Hallsson

Dato: 18. september 2014

Analyse af et sammenhængende letbane- / BRT-net i Storkøbenhavn

Letbaner bliver i disse år indført som et nyt transportsystem i Danmark og i hovedstadsregionen i form af aftalen om Letbanen i Ring 3. I både de statslige strategiske analyser og i Trængselskommissionens arbejde har forskellige potentielle letbanelinjer været undersøgt. På tilsvarende vis har Region Hovedstaden sammen med Danmarks Tekniske Universitet (DTU Transport) undersøgt mulighederne for et net af letbaner i hovedstadsområdet. Hertil kommer regionens undersøgelse af en letbane til lufthavnen.

DTU's analyser af potentialet for flere letbaner i Hovedstadsregionen

I foråret 2013 gennemførte DTU Transport et projekt for Region Hovedstaden, hvor potentialet for letbaner blev analyseret baseret på et litteraturstudium af tidligere analyser, samt en screeningsanalyse baseret på passagertal i den eksisterende kollektive trafik, befolknings- og arbejdspladsopland, samt anlægsoverslag. I den forbindelse blev der etableret et "bruttonet" af letbaner, der byggede på nøgletal fra analyserne. Hovedresultatet af analysen er, at en række korridorer har potentiale for højklasset kollektiv transport.

I et efterfølgende DTU-projekt i foråret 2014 er letbanenettene fra den tidligere analyse konkretiseret med henblik på, at foretage trafikale beregninger af disse. Analyserne har taget udgangspunkt i anbefalingerne fra den tidligere analyse med fokus på de mest lovende korridorer. Disse er blevet konkretiseret; standsningssteder er lokaliseret, frekvens og linjemønstre defineret, og rejsetider estimeret. Derudover er der udarbejdet forslag til bustilpasning. På denne baggrund blev der formuleret fire forslag til hovednet af letbaner, suppleret med enkelte højklassede buslinjer (BRT, Bus Rapid Transit).

På baggrund af en sideløbende analyse af letbane til lufthavnen (Cowi/Rambøll) blev der efterfølgende formuleret 3 justerede hovednet. Disse hovednet blev vurderet med henblik på anlægskonometri, stationsnærhed og CO₂-forbrug.

Beslutningsgrundlag for et sammenhængende letbane-/BRT-net i Storkøbenhavn

Med beslutningen om bygningen af Letbanen i Ring 3 mellem Lyngby og Ishøj er det relevant at undersøge, hvordan der kan skabes en sammenhæng mellem især letbanen og metronettet, ligesom det er relevant at se på, hvordan et større letbanenet kan indgå i et sammenhængende kollektivt trafiknet i hovedstadsområdet.

Med aftalen om Metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 har forligskredsen besluttet, at der skal gennemføres en analyse af mulighederne for, at etablere et sammenhængende letbane-/ BRT-net i Storkøbenhavn, herunder skal en række mulige linjeføringer for højklassede kollektive løsninger belyses. (Aftalen af 12. juni 2014 kan rekvireres).

Af aftalen fremgår bl.a., at der skal igangsættes en række beslutningsgrundlag, som vil indgå i de kommende aftaler i forligskredsen, hvor der skal udmøntes midler til konkrete projekter på baggrund af de igangsatte undersøgelser.

Forskellene på analyserne

Forskellen mellem regionens letbaneanalyser og Transportministeriets kommende analyser og udredning er, at Transportministeriets udredning skal danne et beslutningsgrundlag for udbygning af et letbane-/BRT-net med fastlæggelse af nye linjeføringer og stationer herunder omskiftningsforhold, budgettering og finansiering af anlæg, driftsoplæg samt driftsøkonomi. Region Hovedstadens analyser har mere en karakter af screeninger af potentielle letbanelinjeføringer.

Region Hovedstadens forskellige letbaneanalyser, udført af bl.a. DTU Transport, Cowi og Rambøll, herunder analyser af letbanestrækninger, der kan forbinde Ring 3 Letbanen til Metroen og Københavns Lufthavn via Hvidovre Hospital og Amager, bør derfor indgå i Transportministeriets udredning som baggrundsmateriale/ screeninger. Ligesom Trængselskommissionens anbefalinger om et net af højklasset kollektiv trafik og stærke knudepunkter bør indgå. Herudover bør øvrige statslige analyser og beslutningsgrundlag, der er udarbejdet som led i de strategiske analyser for hovedstadsområdet indgå, herunder de forskellige trafikaftaler.

Trafikaftalen af 12. juni 2014

Følgende fremgår af trafikaftalen af 12. juni 2014, side 5 og 6.

”Analyser af letbaner og BRT i Storkøbenhavn:

A) Analyse af et sammenhængende letbane-/BRT-net i Storkøbenhavn

Et sammenhængende system, som binder højklassede kollektive transportformer og trafikale knudepunkter sammen, vil bidrage til at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik og gøre hovedstadens trafik grønnere. Nye højklassede løsninger i form af højfrekvente og hurtige kollektive forbindelser som letbaner og BRT-busser vil styrke mobiliteten og give muligheder for hurtigere og mere attraktive rejser i hovedstadsområdet.

På baggrund heraf udarbejdes et beslutningsgrundlag for et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn, hvor en række mulige linjeføringer for højklassede kollektive løsninger vil blive belyst.

Der afsættes 16 mio. kr. til analysen. Hertil kommer ca. 1,5 mio. kr. i overskydende midler fra den tidligere besluttede letbanestrategi, som parterne er enige om at inkorporere i den samlede analyse.

Desuden har Region Hovedstaden udtrykt interesse for at medvirke til det samlede analysearbejde og forventes at medfinansiere med i størrelsesordenen 10 mio. kr. Evt. yderligere bidrag fra relevante lokale parter vil kunne indgå.

Der udarbejdes kommissorium for analysen, som forelægges forligskredsen til godkendelse.”

Vurdering

Transportministeriets analyser skal danne baggrund for beslutningsgrundlag, således at der på et tidspunkt kan træffes principbeslutninger om finansiering og anlæg af en række nye letbanelinjer i hovedstadsregionen. Analyserne forventes derfor at gå mere i detaljer og et spadestik dybere med udvalgte linjeføringer i forhold til at skabe fundamentet for et egentligt beslutningsgrundlag. Eksempler på kriterier, der bør indgå i vurderingen af potentielle letbane-/ BRT-strækninger kan fx være; byudviklings- og vækstpotentialer, passagergrundlag, anlægs- og driftsøkonomi, rejsetidsbesparelser, konsekvenser for byrum, øvrig trafik, støj, servicering af hospitaler mv.

Som eksempel på et beslutningsgrundlag kan der henvises til Metroselskabets udredning om Ring 3 Letbanen, marts 2013. Det kan nævnes at Metroselskabets udredning om letbanen i Ring 3 kostede ca. 20 mio. kr.

Transportministeriet afsætter ca. 17,5 mio. kr. til analysen. Hertil kommer, at regionen har udtrykt ønske om medfinansiering i størrelsesordenen 10 mio. kr.

Evt. yderligere bidrag fra relevante lokale parter vil kunne indgå.