

# BRT i Hovedstaden

Foretræde for Folketingets Transportudvalg  
7. november 2023

Michael Ziegler, Høje-Taastrup Kommune

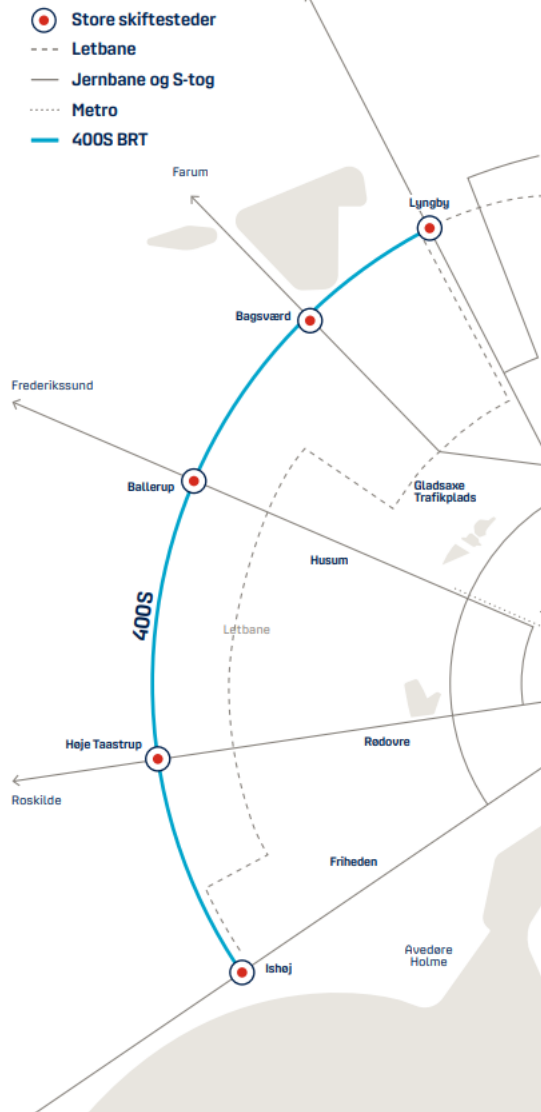
Trine Græse, Gladsaxe Kommune

Jesper Würtzen, Ballerup Kommune

på vegne af BRT-kommunerne



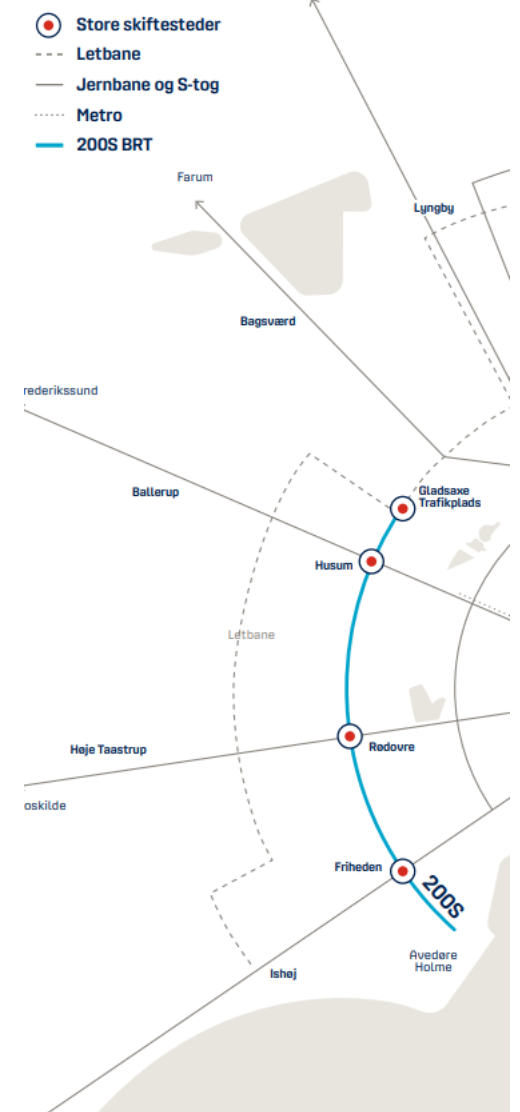
## 400S BRT



# BRT – hvad opnår vi

- En langsigtet investering i et strategisk, regionalt net i Hovedstadsområdet
- En samfundsøkonomisk forrentning på 1,8 – 2,7 pct. og 3.000 flere daglige passagerer i den kollektive transport
- *Styrker mobiliteten:* binder den kollektive transport sammen på tværs af S-togslinjerne
- *Godt for klima og trængsel:* hurtige og pålidelige elbusser vil få bilister til at skifte til bus og BRT undgår trængslen
- *Styrker by- og erhvervsudviklingen:* mulighed for at bygge tæt på stationerne
- Hvis BRT ikke etableres, stiger trængslen og tidsspildet yderligere

## 200S BRT



# BRT - Historik

- Infrastrukturaftale 2021: de eneste nye projekter i aftalen, der styrker den kollektive transport i Hovedstadsområdet. Der er afsat 1½ mia. kr i infrastrukturaftalen til statsligt bidrag til BRT på 200S og 400S
- Efter planloven gav indenrigs- og boligministeren i 2021 tilsagn om stationsnærhed ved BRT-stationer i Hvidovre, Rødovre, Høje-Taastrup, Ballerup og Gladsaxe kommuner
- Miljøkonsekvensvurdering af BRT igangsat i 2022
- Fælles forståelsespapir med Transportministeriet i juli 2022

# Forståelsespapir mellem BRT-kommunerne, regionen og Transportministeriet, juli 2022

For de berørte kommuner og Region Hovedstaden er følgende derfor forudsætninger for gennemførelse:

- at medfinansieringen af et anlæg sker **uden for det kommunale anlægsloft** - for kommunerne prioriterer allerede i dag hårdt og kan ikke bygge BRT, hvis det betyder, at nye skoler og børnehaver må opgives
- at de lokale parter kan **lånefinansiere** eventuelle anlægsudgifter, som udgangspunkt med 40-årig afdragsprofil – for ikke alle kommuner har en stor kassebeholdning
- at der foreligger en afklaring om **risikoen** af anlægsprojektet – for staten og de lokale parter bør dele risikoen ligeligt

” Transportministeriet, beliggenhedskommunerne og regionen er enige om , at der arbejdes for, at der foreligger en afklaring om afholdelse af anlægsudgifter, lånefinansiering og anlægsrisiko inden udgangen af 2022. ”

- *Transportministeriet har 18. september 2023 afvist at imødekomme ønskerne uden argumenter*
- *Borgmestrene har reageret på dette svar den 5. oktober 2023*
- *Transportministeren har endnu ikke svaret på dette*

# Konklusion

- Vi ønsker en BRT, og vi vil gerne finansiere halvdelen, MEN
- BRT bliver ikke til noget, hvis ikke det kan undtages anlægsloftet og lånefinansieres.
- Disse rammebetingelser gælder også for Letbanen og Metroen i København
- Modsat finansieringen af Metroen, så kan BRT-kommunerne ikke finansiere via arealsalg eller et selskab som By og Havn. Så der er ingen økonomiske gevinster for kommunerne, kun udgifter.
- Det er et regionalt net, som finansieres af kommunerne