

3. Udbygning af den kollektive trafik i København (2010-82082)

På baggrund af et medlemsforslag herom er forvaltningerne i gang med første del (screeningsfasen) af en undersøgelse af den kollektive trafiks langsigtede udbygningsmuligheder.

Økonomiforvaltningen anmoder hermed Økonomiudvalget om en anlægsbevilling på 2 mio. kr. til konsulentudgifter til anden del (analysefasen) af undersøgelsen.

INDSTILLING OG Beslutning

Økonomiforvaltningen indstiller over for Økonomiudvalget, at det godkendes,

1. at der til arbejdet med *analyse af udbygning af den kollektive trafik i København*, gives en anlægsbevilling på 2,0 mio. kr. (2011 p/l) til Økonomiudvalgets bevilling, Økonomisk forvaltning, anlæg, funktion 2.28.22.3, med dækning indenfor det på samme funktion afsatte rådighedsbeløb. Beløbet anvendes i 2011 til trafikberegninger, samt
2. at det af det Konservative Folkeparti fremsatte medlemsforslag hermed er håndteret.

Problemstilling

På Borgerrepræsentationens møde den 28. januar 2010 fremsatte det Konservative Folkeparti et medlemsforslag om at udarbejde en analyse af, hvor der er størst behov for at anlægge næste etape af metroen efter Cityringen (2010-13786). I tilknytning hertil fremsatte Socialistisk Folkeparti et ændringsforslag om yderligere udbygning af den kollektive trafik med anlæg af mere metro, tog, letbaner og / eller højklassede buslinier.

Økonomiforvaltningen har på denne baggrund i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen iværksat første del af et analysearbejde (screeningsfasen). Der er opstillet trafikale forudsætninger og byplanforudsætninger mv. for en situation i år 2030 og for en væsentligt senere situation, hvor de planlagte byudviklingsområder (kommuneplanens perspektivområder) regnes fuldt udbyggede. Økonomiudvalget blev orienteret herom i august 2010.

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen er nu så langt i projektet, at det er nødvendigt at udbyde opgaven med de for analyserne helt centrale beregninger af de trafikale effekter af forskellige forslag. Sådanne trafikmodelberegninger kan i praksis kun udføres af de konsulentfirmaer, som har specialiseret sig i at anvende trafikmodellen til løsning af denne slags opgaver. Udgifterne til trafikberegninger mv. i 2011 skønnes at udgøre op til 2,0 mio. kr. Borgerrepræsentationen har i oktober 2010 i forbindelse med budgetvedtagelsen for 2011 besluttet, at alle konsulentudgifter skal godkendes politisk.

Løsning

Forvaltningerne har sammen med repræsentanter for trafikselskaberne udvalgt 4 metroscenarier, 4 letbanescenarier og 4 BRT (højklassede busløsninger) til undersøgelse i screeningsfasen. Linieføringerne i scenarierne er udvalgt ud fra de i medlemsforslaget angivne hensyn og områder, og

dækker tilsammen alle de vigtigste områder, der i dag ikke er banebetjente. For de udvalgte scenarier vil der i løbet af vinteren 2010 – 2011 blive gennemført oversigtlige trafikberegninger og givet overslag over anlægsomkostninger. Analysearbejdet vedrørende ”mere tog” foregår i statsligt regi (se nedenfor).

Inden trafikberegningerne kan iværksættes, skal der fastlægges forudsætninger for beregningerne. Det gælder bl.a. forudsætninger om fordelingen af den forventede befolkningsvækst, udviklingen af antallet af arbejdspladser, af bilejerskabet samt af takster og kørselsomkostninger. Desuden fastlægges detaljerede forudsætninger for linieføringer og for prioriteringen af den overfladebaserede kollektive trafik. Dette arbejde er under udførelse af Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i samarbejde med repræsentanter for trafiksselskaberne.

Resultaterne af screeningsfasen forelægges for de berørte udvalg i foråret 2011 sammen med forvaltningernes vurdering af, hvilke forslag til nye kollektive trafikanlæg, det vil være mest relevant at arbejde videre med i en grundigere planlægningsfase. Efter behandling heraf i Borgerrepræsentationen før sommerferien 2011, igangsættes en grundigere analyse af udvalgte forslag. I analysefasen gennemføres grundige trafikberegninger for alle trafikarter, og der belyses en lang række konsekvenser for de udvalgte forslag, herunder økonomi og konsekvenser for de øvrige trafikarter, for bylivet, for miljøet og for byens vækstmuligheder.

Dette analysearbejde koordineres med den undersøgelse af muligheden for at forbedre den kollektive trafik mellem København og Malmø (”Metro til Malmø”), som i samarbejde med Malmø Stad netop er igangsat. Men de 2,0 mio.kr. dækker ikke eventuelle udgifter i forbindelse med undersøgelsen af ”Metro til Malmø”.

Arbejdet koordineres desuden løbende med Transportministeriets tilsvarende undersøgelser. Overvejelser vedrørende opgradering af det regionale banesystem (herunder S-tog) indgår således i Transportministeriets igangværende strategiske analyser af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet. Der forventes en midtvejsrapport i 2011 og en endelig afrapportering i 2013.

Økonomi

Ved budgetforliget 2009 blev det indskrevet i forligsteksten, at der afsættes 10 mio. kr. (2009 p/l) til ”Havnetunnel og højklasset kollektiv trafikforbindelse til Nordhavn – forundersøgelser eksklusiv statslig medfinansiering”.

Økonomiforvaltningen foreslår, at udgifterne til nærværende analysearbejde dækkes af en del af disse midler. Det foreslås at afsætte 2,0 mio.kr. (2011 p/l) til køb af ydelser fra eksterne trafikberegningsskønsulenter.

Videre proces

Analysearbejdet strækker sig over hele året 2011. Resultaterne af screeningsfasen forelægges Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget i maj 2011 og Borgerrepræsentationen juni 2011. Endelig afrapportering af analysefasen forventes forelagt udvalgene og Borgerrepræsentationen primo 2012.

Claus Juhl

/Anne Skovbro

bilag

[1 - Medlemsforslag - 28.1.2010](#)

Økonomiudvalgets beslutning den 18.01.2011

Indstillingen blev godkendt.

