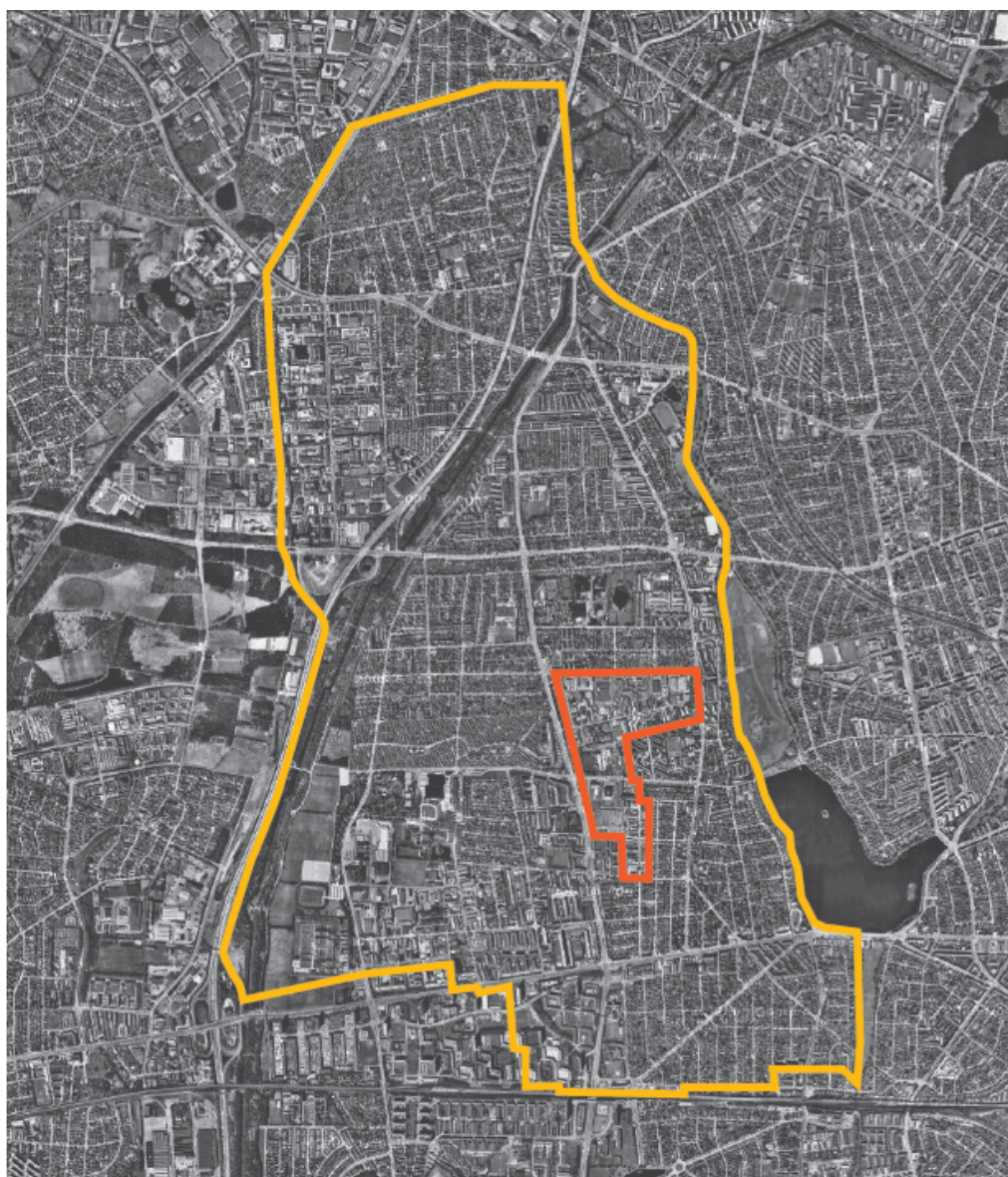


|                                                         |         |                   |
|---------------------------------------------------------|---------|-------------------|
| Notat om: Rødovres bykerne som stationsnært kerneområde |         |                   |
| Sagsbehandler: Lise Kongsgaard                          | Dato:   | 3. november 2020  |
| Til: Erhvervsstyrelsen                                  | J. nr.: | 01.02.00-P00-2-20 |

## Indledning

Rødovre Kommune har i en årrække arbejdet målrettet med at udvikle bykernen til en bydel sammensat af forskellige funktioner, der kan tiltrække nye beboere og besøgende og hermed danne grundlaget for et nyt levende byområde. Centralt i bykernen ligger Rødovre Centrum, Rødovre Rådhus, Bibliotek og kulturhuset Viften. Nord herfor er en karrebydel med 6-700 nye boliger på vej, og i næste runde en parkbydel.



*Rødovre Kommune med markering af bykernen*

Dagligt pendler over 10.000 medarbejdere og besøgende til bykernen og Rødovre Centrum, og Tårnvej er med ca. 18.000 køretøjer pr. dag en relativt trafikbelastet vej. En effektiv og højfrekvent BRT-linje på Tårnvej og forsøgsordningen med stationsnærhed ved BRT-standsingssteder vil bidrage positivt til Rødovre Kom-

munes handlingsplaner for mobilitet og klima, herunder indsatsen for reduktion af støj og forbedring af den lokale luftforurening. Projektet kan dermed samtidig medvirke til at opfylde det nationale mål om 70 pct. reduktion af drivhusgasser i 2030 – og et helt klimaneutralt Danmark i 2050. På den måde understøttes regeringens klimamål.

### **BRT-linje fra Gladsaxe Trafikplads til Avedøre Holme**

Rødovre Kommune ser BRT på Tårnvej som en del af et større BRT-projekt på Ring 2½ mellem Avedøre Holme og Gladsaxe Trafikplads. Indledende transportanalyser viser, at de mange medarbejdere og besøgende til Rødovre kommer fra en større geografi på Sjælland. Forbedring af tilgængeligheden med kollektiv trafik til Rødovres bykerne skal således ses i en større regional kontekst. Etablering af en BRT i eget trace i Ring 2½ vil med opkobling til en række S-togs-stationer sikre et sammenhængende og effektivt kollektivt transporttilbud på tværs af fire af hovedstadsområdet's fingre, og vil dermed være med til at give et løft til det samlede net af højklasset kollektiv transport.

En BRT-løsning i Ring 2½ vil øge kvaliteten af den kollektive transport markant, hvilket vil komme de ca. 46.000 arbejdspladser (heraf udgør studiepladser ca. 30 pct.) og ca. 68.000 indbyggere i korridoren til gavn. Indledende analyser om perspektiverne ved BRT i Ring 2½ viser, at der kan forventes en passagerstigning på 25-35 pct. alene grundet rejsetidsreduktioner, regularitetsforbedringer og en stigende komfort grundet BRT. Den forventede byudvikling langs en BRT-linje i Ring 2½ vil derudover kunne tiltrække yderligere passagerer, og det er vurderingen, at der med BRT i Ring 2½ vil være en stor mulighed for, at den kollektive transport kan opsluge en væsentlig del af den forventede trafikvækst i korridoren.

BRT på linje 200S vil kunne reducere rejsetiden for busserne med op til 20 % i forhold til trafiksituationen i dag og vil dermed forbedre konkurrenceforholdet til biler. Dedikerede BRT-busbaner i korridoren vil i takt med en forventet trafikvækst på det overordnede vejnet i Hovedstadsområdet forbedre konkurrenceforholdet yderligere.

På bilag I ses forslaget til en linjeføring for en BRT på 200S mellem Gladsaxe Trafikplads og Avedøre Holme.

### **BRT-linje i Rødovre**

I Rødovre vil den foreslåede BRT-linjeføring på Tårnvej sikre en effektiv forbindelse fra Rødovres bykerne til S-togstationerne Friheden, Rødovre og Husum, samt til den kommende letbane i Ring 3 ved Gladsaxe Trafikplads.

På Tårnvej vil en BRT-linje understøtte udviklingen af bykernen med højere tæthed og flere bymæssige funktioner, og herunder ønsker om udbygning af Rødovre Centrum i det omfang, lokalplanen giver mulighed for. Endvidere vil en BRT på Tårnvej tillige understøtte udviklingen af Rødovre Port ved Rødovre Station, hvor over 500 nye boliger er under opførelse.

Samtidig vil en BRT være med til at give et markant løft af Tårnvej i form af mindre trafik, mindre støj, mindre udledning fra trafikken, øget trafiksikkerhed og tryghed, ligesom en BRT vil kunne løfte kvaliteten af byrummet langs Tårnvej i form af et mere grønt og behageligt byrum.

### **BRT-standsingssted ved Rødovre Centrum som stationsnært kerneområde**

For Rødovre Kommune vil forsøgsordningen om stationsnære kerneområder ved BRT-standsingssteder være tiltænkt et enkelt stoppested på Tårnvej. Det drejer sig om standsningsstedet "Rødovre Centrum".

I udviklingen af bykernen omkring Rødovre Centrum er der fokus på at skabe mere byliv, også uden for centeret, samt tilføre området flere funktioner og kvaliteter, som vil tiltrække flere beboere. Rødovre Kommune arbejder for at få Metro til Rødovre, med station ved Rødovre Centrum, som allerede er stoppested for flere buslinjer. Parallelt hermed er der planer om at udvikle et byrum, hvor det pulserende handelsliv inde i centeret også er synligt på gadeplan.

### **Finansiering af drift og anlæg af BRT i Ring 2½**

De indledende analyser af BRT i Ring 2½ har vist, at der vil være behov for en samlet investering på ca. 1,1 mia. kr., hvoraf ca. 290 mio. kr. kan henføres til anlæg af BRT i Rødovre. Ved en investering af denne størrelsesorden er det en forudsætning, at staten bidrager til en væsentlig del af anlægsomkostningerne, eksempelvis som en del af en kommende statslig infrastrukturinvesteringsplan. Rødovre Kommune vil med en statslig medfinansiering være positive over for at afsætte anlægsmidler til projektet og dertil hørende projekter, som kan understøtte BRT, dog med den forudsætning, at et BRT-projekt vil blive undtaget den kommunale anlægsramme. Sker dette ikke, vil det for Rødovre Kommune kunne medføre, at størstedelen af kommunens øvrige nødvendige anlægsprojekter må annulleres i de år, hvor BRT-projektet anlægges.

Rejsetidsreduktionerne og stigningen i antallet af passagerer forventes samtidig at kunne sikre Region Hovedstadens finansiering af en BRT-drift, som modsvarer den forventede frekvens for en BRT-løsning. Rødovre Kommune har sammen med Trafikselskabet Movia allerede indledt drøftelserne med Region Hovedstaden om en eventuel fremtidig BRT-drift af linje 200S.

## Bilag I: Standsningssteder for BRT mellem Gladsaxe Trafikplads og Avedøre Holme

