

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Speciel Session om "BRT i de største danske byområder"

Simon Baadsgaard, Trafikselskabet Movia, sib@moviatrafik.dk

Anne Bach, Midttrafik, aba@midttrafik.dk

Anne Juel Andersen, Aalborg Kommune, anne.juel@aalborg.dk

Abstrakt

Danmark oplever som størstedelen af resten af verden stigende urbanisering. Flere og flere borgere søger mod de større byer, og alene i Hovedstadsområdet forventes der op til 120.000 flere borgere frem mod 2030, mens der i Aarhus Kommune forventes en befolkningsvækst på ca. 90.000 frem mod 2050, svarende til en vækst på ca. 30 %. I Aalborg Kommune forventer man en befolkningsvækst på ca. 10.000 frem mod 2030.

Den stigende urbanisering stiller krav til mobiliteten, i kraft af det stigende transportbehov. Allerede nu oplever de større danske byer udfordringer med trængslen, til gene for både borgere og virksomheder, og alene i Region Hovedstaden koster trængslen årligt ca. 10 mia. kr., mens det alene for busdriften giver samfundsøkonomiske tab på ca. 2 mia. kr. Indledende beregninger viser, at merkøretiden for busserne på det højklassede busnet i Aarhus Kommune, årligt giver meromkostninger på ca. 35 mio. kr.

God mobilitet har stor betydning for at sikre velfungerende byområder, og især gode kollektive mobilitetsløsninger bidrager erfaringsmæssigt til gode, funktionelle byer, hvor byliv, mobilitet, vækst og klima spiller godt sammen. Med de stigende udfordringer med trængsel og klima i de større danske byer, er der behov for investeringer i fremtidssikrede mobilitetsløsninger. I Hovedstadsområdet, i Aarhusområdet og i Aalborg arbejdes der med udvikling af planer for investeringer i den kollektive mobilitet – planer som skal sikre mobiliteten i fremtiden, og samtidig understøtte de større byers by- og erhvervsudvikling.

Fælles for arbejde med udvikling af kollektive mobilitetsløsninger i Hovedstadsområdet, i Aarhusområdet og i Aalborg er, at der i planerne indgår BRT-løsninger. I Hovedstadsområdet har Movia udviklet et samlet BRT-net, som udgør et omkostningseffektivt forslag til, hvordan mobiliteten kan styrkes i de større korridorer, og som samtidig kan styrke sammenhængen i den kollektive trafik og understøtte de store investeringer i banesystemet, som gennemføres i disse år. I Østjylland er der i "Samspil 2030" indledende overvejelser om at lade BRT-løsninger være en del af de fremtidige mobilitetsløsninger i Aarhus og omegn, og herigennem dels styrke mobiliteten i Aarhus, og dels styrke sammenhængen i de østjyske bybånd. Endelig er der i Aalborg Kommunes "Mobilitetsplan 2040" tanker om at etablere en anden etape af deres Plusbus-koncept, så den kollektive mobilitet i Aalborg og omegn styrkes endnu mere.

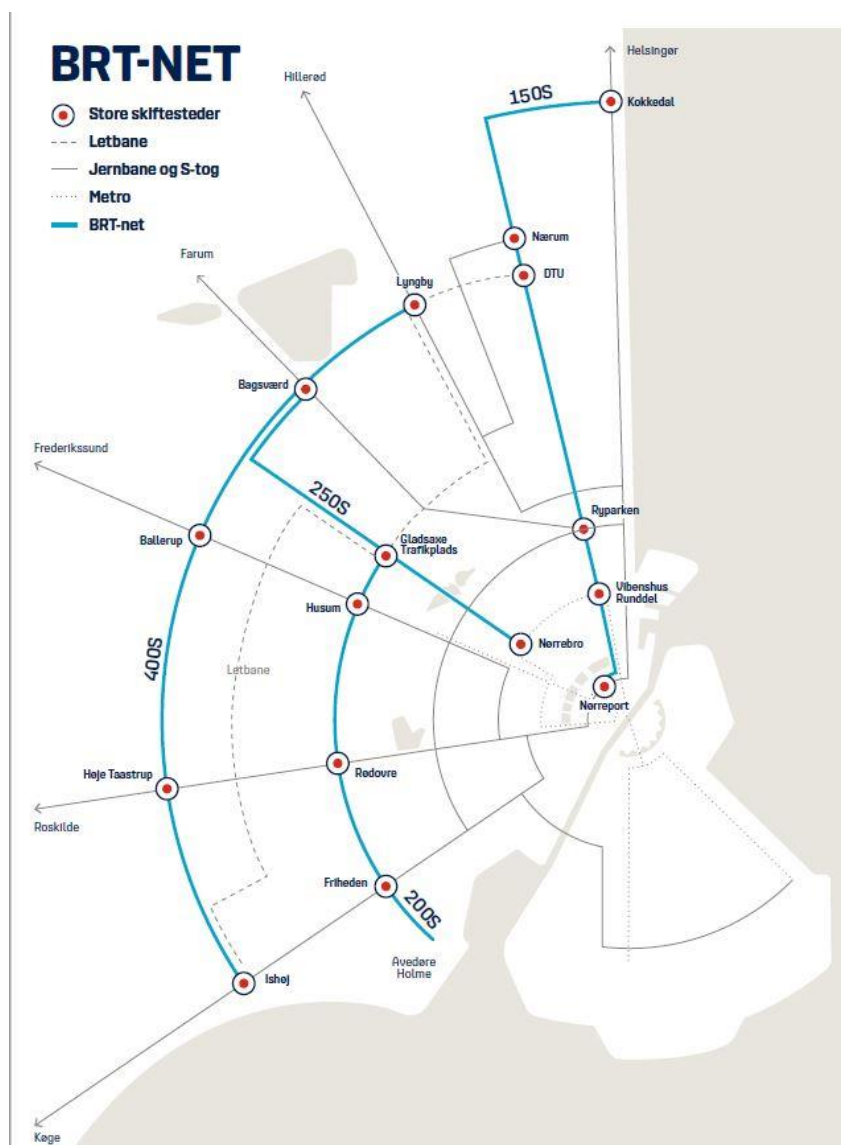
Sessionen vil tage udgangspunkt i de tre byområders arbejde med BRT-løsninger som løsningsmiddel til fremtidssikring af mobiliteten, og fokusere på BRT-løsningernes perspektiver i de tre områder.

BRT-net i Hovedstadsområdet skal styrke mobiliteten og sikre god sammenhæng i den kollektive trafik

Trængslen stiger i Hovedstadsområdet og forventes fordoblet frem mod 2035 med den nuværende udvikling. Samtidig udgør en god mobilitet én af hovedstenene i at sikre et velfungerende storbyområde, hvor vækst, by- og erhvervsudvikling og et godt byliv har gode betingelser.

Den forventede stigende befolkning frem mod 2030 nødvendiggør investeringer i kollektive mobilitetsløsninger, som kan implementeres inden for en relativ kort årrække, og som kan bidrage til en reduktion af trængslen samt udvikling af velfungerende byrum, hvor trængslen er lav, trafikstøjen begrænset, og hvor det lokale bymiljø giver mulighed for interaktion.

Movia har i forbindelse med arbejdet med "Mobilitetsplan 2021" udarbejdet et forslag til et BRT-net, som skal sikre sammenhæng i den kollektive trafik og styrke den kollektive mobilitet i en række passagertunge korridorer.



Figur 1: Movias forslag til BRT-net i Hovedstadsområdet

BRT-nettet øger kvaliteten i den kollektive trafik i ikke-banebetjente områder med stor befolkningstæthed, større uddannelses- og erhvervsområder, og indledende vurderinger viser et passagervækstpotentiale i BRT-korridorerne på 40-110 pct.

I arbejdet med mobilitetsløsningerne er det væsentligt at sikre den fornødne kobling mellem infrastruktur og by- og erhvervsudvikling. Kvaliteten af den kollektive infrastruktur har en relativ stor betydning for by- og erhvervsudviklingen, og Movia har gennem en række interviews med developere og investorer fået underbygget den viden, som bl.a. blev præsenteret på Trafikdage 2019 om, at BRT-løsninger også kan medføre strategiske effekter og bl.a. være driveren for byfortætning. I en analyse som blev gennemført i 2019 var konklusionen også, at BRT i et større erhvervsområde i Ballerup Kommune (Lautrupgård) vil kunne være katalysatoren for en udvikling og fremtidssikring af erhvervsområdet, som dagligt har ca. 20.000 brugere.

Movia har konkret gennemført egentlige linjeanalyser på dele af BRT-nettet. En analyse om BRT på linje 400S har vist betydelige potentialer ved BRT mellem Høje Taastrup St. og Bagsværd St., med rejsetidsreduktioner på ca. 20 %, passagervækst på op til 35 % samt en væsentlig bedre opkobling til store bolig- og erhvervsområder. En fuld BRT-løsning på denne ca. 21 km.'s strækning vurderes at koste ca. 1,2 mia. kr. En tilsvarende analyse er igangsat for linje 200S mellem Avedøre Holme og Gladsaxe Trafikplads, og forventes afsluttet i juni 2020. Endelig er det ønsket, at en lignende analyse gennemføres på linje 150S mellem Nørreport St. og Kokkedal St., hvor der i de foreløbige screeninger ses i stort potentiale i at tiltrække flere passagerer, men der ses også væsentlige perspektiver i en byudviklingsmæssig vinkel, hvor den kollektive trafik kan øge attraktiviteten af erhvervsområder ved bl.a. Nærum St. og DTU Science Park.

På sessionen vil Movia forelægge de seneste resultater af de konkrete linjeanalyser, herunder både den trafikale og den byudviklingsmæssige vinkel.

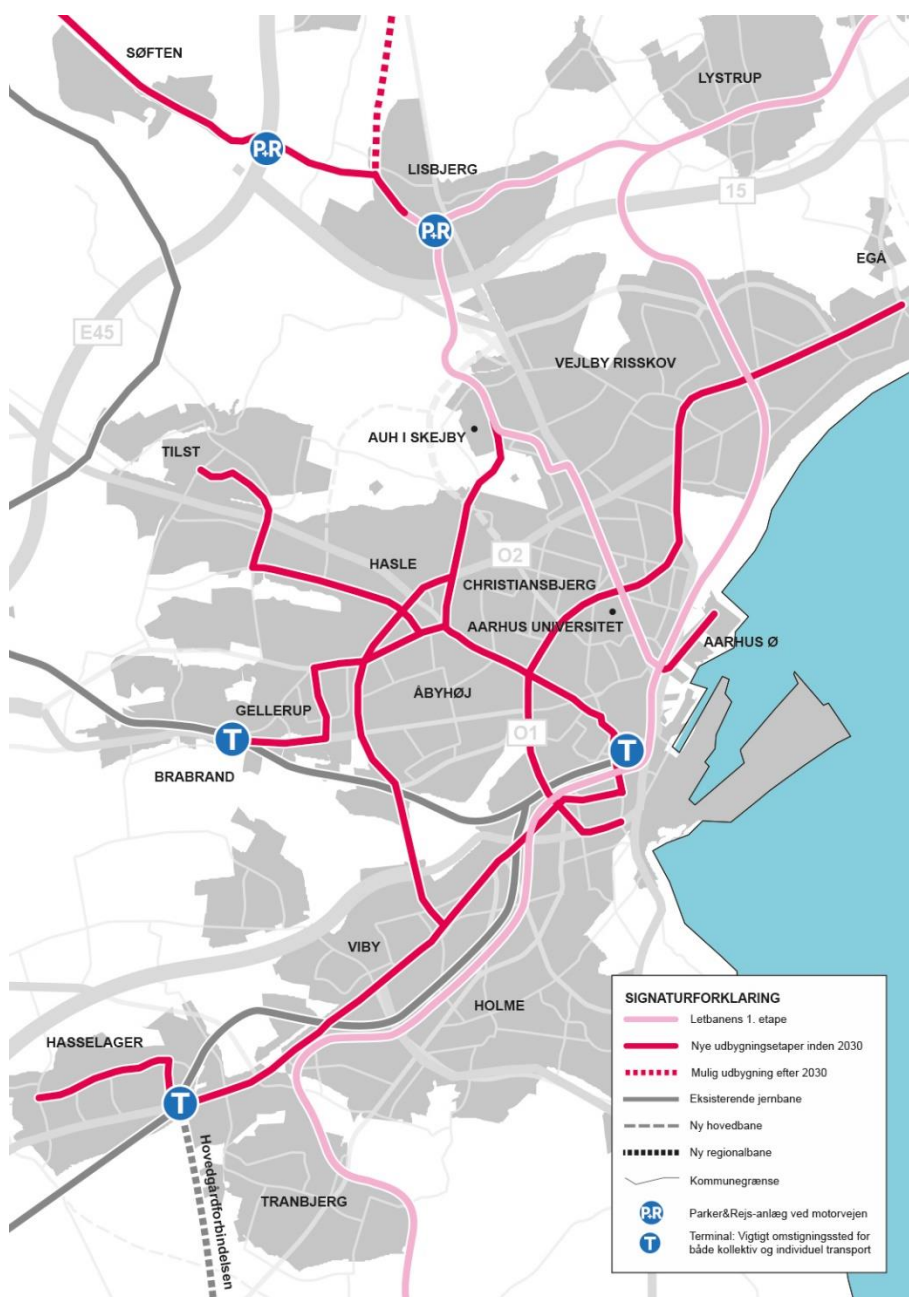
Samspil 2030 skal sikre mobiliteten i Aarhus og omegn

I 2017 igangsatte en række parter i Østjylland et arbejde med at genbesøge de foreliggende tanker om investeringer i den kollektive infrastruktur, og hvordan de kunne understøtte og udnytte potentialerne i de statslige infrastrukturinvesteringer. Dette arbejde skal pege på investeringer, der kan sættes i gang frem mod 2030 og rammesættes som "Samspil 2030".

Visionen med "Samspil 2030" er at være en "østjysk fingerplan", som understøtter væksten, bidrager til at reducere trængslen og sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd. Til forskel fra de tidligere tanker indeholder "Samspil 2030" også BRT-løsninger på en række centrale strækninger i Aarhus-området. En indledende screening af mulige BRT-projekter har medført, at nedenstående idéer indgår i det videre analysearbejde og er blevet en del af "Samspil 2030":

- Busterminalen – Munkdrup i Randers
- Banegårdspladsen - Hasselager/Kolt i Aarhus
- Ringvejen i Aarhus
- Ringgaden i Aarhus
- Grenåvej mellem Randersvej – Mejlbyvej i Aarhus

På de fire førstnævnte strækninger undersøges der både letbane- og BRT-løsninger.



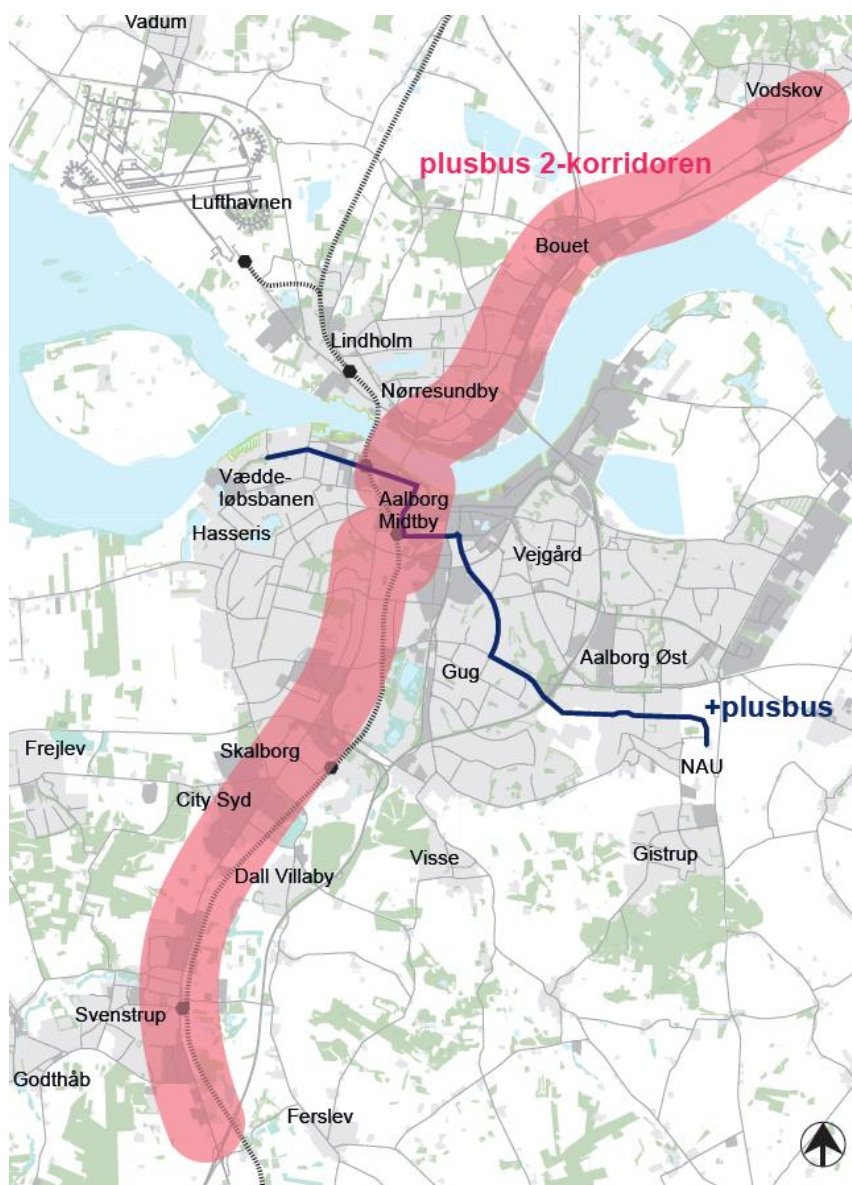
Figur 2: Strækninger der indgår i "Samspil 2030"

På sessionen vil Midttrafik præsentere visionerne for arbejdet med BRT i Aarhus og omegn.

Plusbus 2 skal forbedre den kollektive mobilitet i Aalborg

I Aalborg arbejdes der frem mod 2023 med at anlægge Danmarks første egentlige BRT-løsning. BRT-løsningen vil øge kvaliteten af den kollektive trafik væsentligt i en 12 km. lang central korridor i Aalborg mellem Væddeløbsbanen og Nyt Aalborg Universitetshospital via midtbyen.

Aalborg Kommune arbejder allerede nu med analyser og visioner for en udbygning af den kollektive infrastruktur med en nord-syd gående plusbus 2, som sammen med den første BRT ('Aalborg Plusbus') skal danne rygraden i den kollektive trafik i Aalborg. Plusbus 2 har potentiale til at koble oplandet til den tætte by med park'n ride ved motorvejen både i nord og syd. Visionen er at skabe bæredygtig mobilitet og et godt bymiljø, hvor hverdagslivet kan folde sig ud. Samtidig er det visionen, at Plusbus 2 skal gøre det muligt at springe bilkøen over, så man kan komme hurtigere på kryds og tværs af Aalborgs Bydele og Limfjorden.



Figur 3: Forslag til Plusbus 2-korridor

Et væsentligt element i Aalborg Kommunes indledende tanker om Plusbus 2 er at koble en række større erhvervsområder op på midtbyen, og forbedre de kollektive trafikløsninger i den nord-sydgående korridor i Aalborg.

Mens hovedudfordringen for den første BRT (Aalborg Plusbus) var et behov for at øge kapaciteten, er det kendetegnende for Plusbus 2-korridoren, at hovedproblemet her først og fremmest er trængsel og forsinkelser. Langs Plusbus 2-strækningen er der række større udfordringer med at finde plads til fremkommeligheds løsninger for busserne. Ét af de centrale temaer i de kommende analyser er derfor at udvikle løsninger, som kan indpasses smart i gaderummet. Busprioritering og indretning af separate busspor på Hobrovej vil uvægerligt betyde konflikter og politiske afvejninger i forhold til den grønne omstilling.

Et andet centralt tema i arbejdet med Plusbus 2 er at sikre koblingen mellem udvikling af en række områder langs strækningen med bedre tilgængelighed, og bl.a. skabe et bedre bymiljø omkring knudepunkterne. Dermed fungerer Plusbus 2 i høj grad som et projekt, som kan understøtte by- og erhvervsudviklingen i Aalborg og omegn.

På sessionen vil Aalborg Kommune præsentere det foreløbige arbejde med Plusbus 2 med hovedvægt på visionerne bag projektet og koblingen mellem kollektiv trafik og byudvikling.