

TØF-KTF webinar: BRT er en snigende pisk med potentiale

Af: Mikael Hansen

En schweitzerkniv? Måske kan BRT - Bus Rapid Transit eller busser i eget tracé – blive et løft for kollektiv bustrafik i byer. Det var emnet for TØF's og KTF's webinar den 16. marts 2021, hvor BRT-planer i tre byer illustrerede BRT som en mangfoldig og fleksibel trafikall værktøjskasse.

BRT placerer sig midt imellem pishen og guleroden. Projektleder Jesper Schultz fra Aalborg Kommune beskrev BRT som "en snigende pisk": BRT giver nogle tydelige fordele i bybilledet med en højklasset kollektiv trafikforbindelse med kort rejsetid og høj komfort, men samtidig begrænses biltrafikken ved hjælp af hele vejteknikkens virkemidler. Pishen smælder ikke så hårdt, men de mange mindre trafikreguleringer gør i realiteten livet sværere for biltrafikken – det er helt bevidst og politisk accepteret.

I det følgende klipper vi på kryds og tværs i webinarrets tre indlæg for at illustrere potentialer, gevinster og lumske fælder i BRT-projekter i Aalborg, Aarhus og Storkøbenhavn.

BRT-værktøjskassen

BRT, Busser i eget tracé, dækker over en meget stor variation af busløsninger, fra en avanceret busbane, som bruges af mange buslinier på en del af ruten til den forkromede løsning med et lukket system, som trafikeres af lange, særlig komfortable busser i et design som ligger tæt på letbanetog.

Jesper Schultz beskrev fire grundprincipper for de to BRT-projekter i Aalborg, Plusbus 1 og Plusbus2:

- Eget bustracé
- Prioritering i kryds
- Jævne overflade
- Komfortable, klimavenlige og støjsvage busser

Hertil kommer en lang række valg, der skal foretages: Den præcise linjeføring? Skal tracéet placeres i midten eller i siden af vejen? Placering af og serviceniveau for stationer? Bustype og busindretning? Niveaufri over- eller underføring i udvalgte kryds?

Der er en meget stor spændvidde i de mulige svar på disse spørgsmål - både politiske, økonomiske og trafikale forhold vil bestemme de konkrete løsninger.

Følgende kvaliteter er nærmest underforståede: Der skal køres med høj frekvens på BRT-strækningen, rejsetiden skal være så kort som mulig, komfort og fleksibilitet i køretøjerne skal være højere/bedre end på den trafik, som BRT-linjen afløser.

BRT som strategisk værktøj

Højklasset kollektiv trafik stimulerer og strukturerer byudvikling, øger kapaciteten og fremkommeligheden. Punktum. Det er de tre vigtigste strategiske argumenter for BRT-investeringer.

I alle tre byer er der en strategisk tilgang til BRT. I Aarhus ses BRT både som alternativ til letbaneudbygningen og som et selvstændigt trafikalt projekt. Projektmedarbejder Peter Skadborg Bro, Aarhus Kommune fortalte om VVM-arbejdet for Letbanens etape 2, hvor en BRT-løsning også undersøges. Mest interesse er der dog for en BRT-løsning på Ringvejen i Aarhus (ikke at forveksle med den indre Ringgade). Peter Bro forklarede:

- BRT-projektet på Ringvejen har fået stor opmærksomhed fra politikerne i Aarhus Byråd. De har allerede nu afsat midler til kommunens forventede andel af finansieringen af projektet. Det vigtigste formål er at skabe en effektiv kollektiv trafikforbindelse på tværs af de radiale indfaldsveje til Aarhus. I dag en bybuslinjen 6A på samme strækning som den påtænkte BRT-linje præget af trængsel, som giver en alt for stor variation i køretiden og en helt utroværdig køreplan.

Begge de omtalte projekter er del af den strategiske, trafikale vision, SAMSPIL 2030, som Letbanesamarbejdet står bag. Letbanesamarbejdet består af Region Midtjylland, otte østjyske kommuner og Midttrafik.

Også i Movia har fire mulige BRT-projekter et strategisk udgangspunkt, nemlig Movias Mobilitetsplan 2020, hvor fire S-buslinjer foreslås opgraderet til BRT-linjer: 150S, 200S, 250S og 400S.

Udviklingschef Peter Rosbak Juhl, Movia, fortalte om de mulighedsstudier, som Movia er i gang med og som skal præsenteres for de relevante parter: Kommuner, regionen og Vejdirektoratet. Den sidste part er nødvendig, fordi Movia som trafikelskab ikke selv kan stå for anlægsarbejder.

Peter Juhl fortalte også, at Movia arbejder på en nærmere definition af BRT, blandt andet en afgrænsning i forhold Movias +Way-koncept, som stadig er i spil især i Movialands købstæder.

Peter Juhl forklarer:

- Vi er længst med BRT som erstatning for linje 400S, vores prioritering i arbejdet er tæt bundet op til dialogen med kommunerne og regionen. Der er stor interesse, men det er også en lang proces, hvor vi kun er i de indledende faser. En gulerod i projekterne er, at der er åbnet for stationsnærhed for BRT-stationer som et forsøg – det er jo en vigtig åbning fra statens side for BRT-løsninger.

BRT og pengene

Fra alle tre byer er der en direkte appel til staten: Uden statslig medfinansiering bliver BRT-projekterne ikke til noget. Det fælles BRT-katalog med beskrivelse af seks BRT-projekter er for alle tre byer et vigtigt dokument, som skal overbevise Christiansborgpolitikkerne om relevansen af BRT som højklasset kollektiv trafik: BRT som trafikpolitisk schweitzerkniv.

- Vores 400S-projekt har alene en estimeret anlægspris på mere end 1 milliard kroner, det kan de kommunale og regionale parter ikke klare alene, siger Peter Juhl.

Politikerne i Aarhus og Aalborg har sendt klare signaler om deres vilje til at investere i BRT.

Den nationale mobilitetsplan er næste punkt på dagsordenen – afventes med spænding.

BRT øger passagerkapaciteten

Manglen på kapacitet i busstrafikken mellem Centrum og Universitet var helt afgørende, da Aalborg-projektet blev sat i gang – først som letbane - siden som BRT-løsningen Plusbus 1.

- Transportsystemet i Plusbus 1 er netop nu i udbud, så jeg kan ikke kommentere det detaljeret, men jeg kan og sige, at vi forventer trafikering med ekstra lange busser – dobbelte ledbusser på 24 meter, siger Jesper Schultz og fortsætter:
- Når det nye sygehus i Aalborg SØ åbner, bliver der brug for en langt større passagerkapacitet end vi har nu. Allerede nu er der stort pres på strækningen.

BRT øger fremkommeligheden

Det vigtigste argument for BRT er øget fremkommelighed i kollektiv bytrafik – altså kortere rejsetid, illustreret ved, at BRT-busserne kører forbi de øvrige trafikanter, synligt for alle. Det er samme effekt, som kendes fra DSB's tog på Vestbroen på Storebælt.

I Aarhus er øget fremkommelighed og pålidelighed i en tværgående rute det helt afgørende argument for en BRT-løsning på Ringvejen. Dette argument skal nu fintunes og nuanceres i den kommende planlægning.

På samme måde har de storkøbenhavnske BRT-projekter hovedsagelig tværgående karakter. S-buslinjerne går netop på tværs af fingrene i Fingerplanen.

- S-busserne var oprindeligt tænkt som en opgradering, måske begyndelsen til et højklasset system. Linjerne har efterhånden en del år på bagen og trænger til et løft. BRT-løsninger kan gøre dem højklassede efter de normer, vi arbejder efter i dag.

Jesper Schultz supplerer:

- Fremkommelighed er også nøglebegrebet for Plusbus 2 i Aalborg. Linjeføringen følger stort set den nuværende linje 1, og her handler det både om rejsehastighed og om at betjene Aalborgs centrum i en nord-syd akse.

BRT og alle de små og store valg

BRT-løsningernes fleksibilitet illustreres fint af Plusbus 2-planerne.

- Vi vil gerne have Plusbus 2 helt ind i centrum og her lægger vi op til, at busserne højst må køre 20 km i timen på en strækning, hvor vejbanen skal deles med fodgængere og cyklister, forklarer Jesper Schultz.

I Aarhus tumler man med overvejelser om niveaufri krydsning i udvalgte kryds med meget stor trafikbelastning i begge trafikretninger.

Peter Bro siger:

- Fordelen ved niveaufri krydsning er en bedre trafikafvikling i begge retninger, men ulempen er at buspassagerer skal gå længere ved skift, og så er der selvfølgelig prisen: Niveaufri krydsning er en meget dyr løsning.

Jesper Schultz får det sidste ord med betragtninger og ledningsarbejder og trafikteknik:

- På Plusbus 1 sparede vi rigtig mange penge på at undlade ledningsflytning fra BRT-tracéet. Hovedsynspunktet var, at busserne måtte køre uden om, når der skulle graves. Men bag dette ligger også nogle gode aftaler mellem Aalborg Kommune og ledningsejerne om koordinering af ledningsarbejde og en dialog om restlevetid af ledningerne. Det betyder, at antallet af opgravninger i BRT-tracéet forventes at blive meget lavt.

- En vigtig del af det højklassede koncept er, at vejbanen i tracéet skal være jævnt, og det kræver løbende vedligehold. Også slidlagets levetid indgår i vurderingerne af lednings- og gravearbejdet. Den optimering gavner både trafikafvikling og driftsøkonomien.

Webinaret kan genses i Zoom på [dette link](#).