

BRT - et effektivt middel til CO₂-reduktion i transportsektoren



AF ESKIL THUESEN
Ressourcedirektør i
Trafikselskabet Movia
est@moviatrafik.dk

I Danmark skal vi reducere CO₂-udledningen frem mod 2030 markant, og vi i transportsektoren skal give vores bidrag til 70 % af målsætningen. Det bliver ikke nemt. Men et løft af den kollektive transport med et net af batteridrevne BRT-busser er et hurtigt, kosteffektivt og socialt afbalanceret middel til et bedre klima.

Energistyrelsens Basisfremskrivning viser, at uden nye tiltag vil transportsektoren i 2030 fortsat årligt udlede op mod 14 mio. CO₂-ækvivalenter. Flere el-biler, bedre energieffektivitet og fossilfri kollektiv transport mindsker udledningen, men det spises op af, at vejtransporten forventes at stige med en fjerdedel over det næste årti, og selv en forceret indfasning af elbiler vil ikke i sig selv bringe os i mål.

Der må andet i spil, og en af de mest effektive metoder er at flytte dele af trafikvæksten fra biltrafik til fossilfri kollektiv transport og cykler. Nye jernbaner tager imidlertid tid at planlægge og bygge. Til gengæld er det inden 2030 muligt at etablere et samlet BRT-net af trængselfri el-busser med høj regularitet og rejsehastighed i hovedstadsområdet, der kan være et attraktivt alternativ til biltrafikken i tunge transportkorridorer.

Vi har i Movia fået COWI til at regne på konceptet, og afhængig af hvor meget af trafikvæksten der flyttes til BRT, vil det have en omkostning (skyggepris) på 1.000-2.000 kroner pr. ton CO₂. Til sammenligning kan prisen for en meget hurtig indfasning af elbiler komme helt op på 5.000 kroner pr. ton. Med andre ord giver BRT langt mere klima for pengene.

BRT har en række afledte gevinster

Trængslen på vejene forventes at stige væsentligt det kommende årti. Ved at prioritere vejene med trængselfri og miljørigtig kollektiv transport kan vi supplere den eksisterende vejkapacitet, så den samlede mobilitet bliver højere, og virksomhedernes adgang til arbejdskraft bedre.

Fordi vi deles om pladsen i bussen, kan en BRT-bane transportere flere mennesker end en bilbane. Ved at supplere veje med BRT-spor fås en samlet mere effektiv udnyttelse af vejarealerne, så der kan transporteres flest muligt mennesker i spidstimerne.

Herudover kan BRT bidrage til at understøtte byudviklingen, som Ballerup eksempelvis planlægger i fornyelsen af erhvervsområdet Lautrup. Det skyldes blandt andet, at der i Fingerplan 2019 åbnes for, at BRT-standsningssteder kan få stationsnærhed efter planloven, hvilket giver mulighed for mere erhvervsbyggeri i området omkring BRT-stationerne.

Sidst, men bestemt ikke mindst, er bedre kollektiv transport socialt bæredygtigt, fordi en styrket busdrift også vil styrke mobiliteten og adgangen til arbejdsmarkedet for de grupper, der ikke har råd til en bil. Hver anden familie i Region Hovedstaden har ikke adgang til en bil, så styrket kollektiv transport har betydning for rigtig mange mennesker.

Bedre kollektiv transport kan selvfølgelig ikke alene løse klimakrisen. Men et fossil- og trængselfrit BRT-net kan give sit bidrag til, at vejtransporten bliver grøn. Og den kan gøre det hurtigt. ●