

### Ejendomspriser stiger ved stationsnærhed fra fuldt udbyggede BRT systemer

Argumenterne for at stationsnærhed og udbygning langs ring 3 alene afhænger af en letbane bliver ikke bekræftet af DTU Transports nylige undersøgelse – tværtimod!

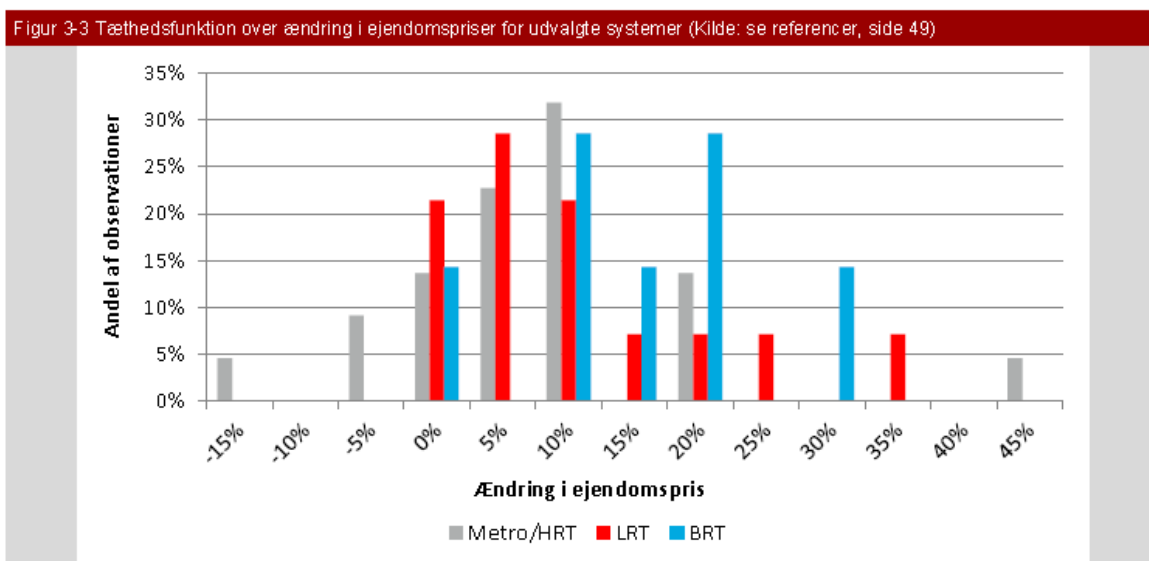
Langt flere BRT systemer end LRT (Light Rail Transit) bygges i dag og de fuldt udbyggede, som inkluderer samme stationer som LRT er mindst ligeså gode til at sikre udvikling og stigende ejendomspriser, hvis det er et formål. Dette fremgår af DTU Transports undersøgelse fra Januar 2016. "Internationale og nationale erfaringer for effekten af forskellige typer højklasset kollektiv transport og tæthed til stationer og standsningssteder".

Der er dog ingen danske erfaringer endnu og de positive erfaringer fra eBRT hybridsystemerne i bl.a. Malmö og Metz er heller ikke inddraget, da der endnu ikke ligger eksterne analyser herfra – "kun" trafikspring på over 25% (MOVIA's hjemmeside m.fl.).

Det kan konstateres, at flere mere sammenlignelige systemer i f.eks. Canada, Australien samt USA udviser store trafikspring samt stigninger i ejendomspriser, som tangerer eller til tider ligger over LRT systemernes faste spor.

Følgende er "klippet" fra DTU Transports rapport:

"Baseret på de mange studier er det forsøgt at udarbejde en oversigt over de opnåede effekter på ejendomspriserne for hhv. BRT-systemer, letbaner og metro/bybaner. Dette er vist som histogram i Figur 3-3.



Bemærk, at grafen kun viser udvalgte resultater fra Tabel 3-3, idet mange studier blot konkluderer, hvorvidt der kan måles en signifikant effekt eller ej. Disse studier er således ikke medtaget i ovenstående histogram. Derudover er der som nævnt generelt store forskelle mellem projekterne. Der er derfor en betydelig usikkerhed forbundet med at konkludere direkte på histogrammet alene."

"De stærkeste eksempler på byudvikling ved busbetjente korridorer er formentlig Curitiba og Ottawa. I Curitiba blev BRT-systemet en stor succes, idet 45% af lange ture, der ikke foretages til fods eller på cykel, foretages med BRT-systemet (Cervero & Dai, 2014). Her blev byudviklingen sikret gennem planlove, der dikterede, at byudviklingen skulle ske langs BRT-korridorerne (Cervero, 1998). Dette gjorde, at systemet ikke blot blev implementeret som et virkemiddel til at forbedre trafikken i byen, men rettere som en mulighed for at forme byudviklingen i en mere bæredygtig retning. I Ottawa skete ligeledes stor byudvikling i forbindelse med implementeringen af BRT-systemet Transitway. Systemets store succes medførte, at byudviklingen

blev koncentreret langs busvejene, og den største økonomiske effekt var netop byudviklingen, der blev anslået til over tre milliarder kroner (Levinson m.fl., 2003b). Næsten tilsvarende stort investeringsniveau blev opnået som følge af BRT-linjen i Pittsburgh, hvor der blev ombygget og nybygget for over to milliarder kroner i forbindelse med stationerne langs East Busway (Levinson m.fl., 2003a). I Boston resulterede implementeringen af Silver Line i en fortætning i nærhed af BRT-linjen, idet matriklerne i korridoren i stort omfang blev omdannet til lejlighedskomplekser (Perk m.fl., 2012). Korridoren blev samlet byudviklet for over en halv milliard kroner (Stokenberga, 2014). Også i forbindelse med Orange Line i Los Angeles er der sket byudvikling nær stationerne grundet den væsentligt forbedrede rejsetid og generelt høje attraktivitet systemet fik efter indvielsen (Callaghan & Vincent, 2007). Derudover er der opnået en vis byudvikling i forbindelse med BRTlinjen i Seoul (Cervero & Kang, 2011). Her blev områderne omkring BRT-stationer udviklet, og der skete en fortætning af boliger fra en-familieshuse til lejligheder. Det blev vurderet, at markant forbedret rejsetid og regularitet er vigtigere parametre for potentiel byudvikling end hvilket system der implementeres. Der kan således opnås tilsvarende byudvikling ved BRT, som ved banebaserede systemer, såfremt man indtænker byudviklingen så tidligt som muligt i planlægningen af stationsområder (Levinson m.fl., 2002).

Andre BRT-systemer har ikke opnået de samme effekter. I Ahmedabad i Pakistan og Bogotá i Columbia blev der ikke observeret nogen signifikant byudviklingseffekt (Cervero & Dai 2014). Dette på trods af, at TransMilenio i Bogotá er et af verdens mest avancerede BRT-systemer med stor udstrækning og høje passagertal. For disse to byer blev den væsentligste årsag vurderet til at være de dårlige stationsforhold. I anlægsfasen blev der fokuseret mere på at skabe et billigt og hurtigt system, hvilket ikke harmonerer med udviklingen af stationsområderne. Ofte placeres stationerne i midten af store veje for derved at sikre højest mulig rejsehastighed til billigst mulige pris. Dette skaber dårlig tilgængelighed for fodgængere, hvilket bevirker, at systemet og områder ikke opleves attraktivt. Dette underbygges af andre analyser fra Bogotá, der viste, at attributter som fortove og sikre overgange for fodgængere blev tillagt stor værdi af passagererne i systemet. Stationer med lette adgangsveje havde signifikant flere passagerer end andre stationer (Estupiñán & Rodríguez 2008). Disse forhold er derfor vigtige at indtænke i planlægningsfasen af kollektive trafikprojekter, specielt for BRT-systemer, hvor udfordringen med at skabe potentiale for byudvikling er væsentligt større end for en metro, der ikke fylder i gadebilledet.”

DTU Transport fremhæver, at skønt materialet er righoldigt er der ikke basis for et endeligt facit, idet resultatet i høj grad afhænger af den individuelle implementering. Dog kan det fastslås, at korte rejsetider, høj frekvens og rigtige stationer med god tilgang er væsentlige parametre for valg af trafikløsning. Når anlægget fremtræder permanent, har det en gunstig indvirkning på investorers sikkerhed for deres investeringer i området og dermed på ejendomspriserne.

Valget mellem LRT og BRT i ens systemløsninger må derfor anses for ligeværdige og her er ikke taget hensyn til, at BRT løsningerne i DTU Transport's rapport er dieseldrevne. eBRT vil medføre nye komfortmuligheder samt forbedret nærmiljø. Dette indgår ikke i rapporten.

På ovenstående baggrund må det anbefales, at etablere eBRT i Ring 3 med mulighed for senere omlægning til LRT, hvis dette skulle vise sig hensigtsmæssigt om 10 år (Malmömodellen). eBRT kan være implementeret i 2018 og vil straks medvirke til bedre miljø langs ring 3 samt forventet fald i biltrafikken. Transport gevinsterne samt de mulige besparelser ved denne løsning understreger blot, hvor væsentligt det er, at etablere eBRT nu.

Med venlig hilsen

Nils Peter Astrupgaard  
Akademiingeniør

5156 3082